

**Avant-projet de règlement grand-ducal du XXX concernant le  
transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures  
d'accostage sur la Moselle**

- I. Exposé des motifs ;**
- II. Commentaire des articles ;**
- III. Texte**
- IV. Texte (montrant les modifications apportées au texte initial) ;**

## I) Exposé des motifs

Le texte a pour objet d'augmenter l'efficacité et d'harmoniser les conditions d'utilisation de l'ensemble des infrastructures d'accostage de la rive luxembourgeoise de la Moselle en procédant à une refonte complète du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle

En effet, abstraction faite des installations d'accostage destinées au transport lucratif de personnes, les conditions d'exploitation et d'utilisation des infrastructures d'accostage sur la Moselle ne sont pas réglementées à l'heure actuelle.

Les activités nautiques à titre lucratif, et notamment le transport de personnes se caractérisent par un développement constant et une utilisation intensive des infrastructures d'accostage dû notamment à l'essor du tourisme événementiel ou du tourisme fluvial en général.

Pour répondre à ces défis, les modifications apportées au texte initial, ont d'une part pour objet de préciser et de moderniser les conditions d'exploitation et d'utilisation des infrastructures d'accostage notamment en ce qui concerne:

- les conditions d'entretien et d'exploitation pour l'ensemble des infrastructures d'accostage et des équipements de service comme p.ex. les bornes de distribution d'électricité et d'eau ;
- la mise en place des règles d'utilisation et de comportement dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation ainsi que la protection de l'environnement et de la tranquillité publique ;
- la détermination des compétences des autorités pour ce qui est de l'exploitation et de la sécurité d'utilisation des infrastructures d'accostage (reflété aussi au niveau de l'ajout du mot « utilisation dans le titre du texte
- la fixation de redevances pour l'utilisation des équipements de service (bornes électriques de distribution d'énergie)

Le projet de règlement grand-ducal comporte d'autre part les modifications apparues nécessaires dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation des infrastructures, respectivement la cohérence des textes.

Il a également été profité de l'occasion d'effectuer un toilettage du texte en introduisant des chapitres au lieu des simples titres prévus dans le texte initial.

Pour des raisons de lisibilité du texte, il a été décidé de procéder à une refonte entière du texte en abrogeant le règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle au lieu de procéder par des amendements.

En corollaire de l'adoption du nouveau règlement grand-ducal, le règlement ministériel du 30 avril 2002 fixant l'inventaire des quais publics de la Moselle sera adopté permettant d'y d'intégrer l'ensemble des infrastructures d'accostage qui se sont ajoutées depuis l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 29 avril 2002.

## II) Commentaire des articles

(cf. modifications par rapport au règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle est abrogé.)

### Mod. Article 1er :

Vu que le domaine d'application doit être élargi à l'ensemble des infrastructures, le terme « installations d'accostage » à l'article 1er a été remplacé par le terme générique « infrastructures d'accostage ».

La définition de « service public » a été supprimée. En effet, il est estimé que le terme « public » peut conduire en erreur sur les modalités de financement du transport de personnes afférent qui ne bénéficient effectivement pas d'un cofinancement dans le sens d'un « service public ».

### Mod. Article 2 :

Dans un souci de cohérence et de compréhension du texte, il a été jugé utile de définir de manière plus précise les nouveaux termes utilisés dans le texte et de modifier le terme de service « public » en le remplaçant par le terme de service « régulier » à ce qui est effectivement fait référence dans les dispositions afférentes.

### Mod. Article 3 :

Le terme « Ministre des transports » figurant à l'article 3 du règlement est remplacé par le terme « le Ministre ».

Ont été énumérés de manière exhaustive les cas de retrait des permis d'exploitation ainsi qu'a été fixée la durée de validité de 5 ans renouvelable pour le permis d'exploitation et la liste des pièces à soumettre à l'autorité compétente a été complétée.

### Mod. Article 4 :

Il a été introduit dans le texte la référence à la pratique courante qui consiste dans la délivrance d'un certificat de conformité pour les bateaux et infrastructures d'accostage servant au transport de personnes.

### Mod. Article 5 :

Les références au transport « public » ont été supprimées ainsi que la finalité de l'approbation de transport régulier précisée dans le texte.

### Mod. Article 6 :

Le mot « public » a été supprimé dans la première phrase et le terme « Navigation » a été rédigé

avec un « n » minuscule.

**Mod. Article 7 :**

Dans l'intérêt de la sécurité des passagers il importe de prévoir une disposition obligeant le conducteur, respectivement l'exploitant d'un bateau à passagers, de tenir compte, lors du stationnement, des conditions d'évacuation des passagers et d'accès à bord des secours en cas de situation d'urgence. Cette condition vise les installations à passerelle, un stationnement à quai ne posant par nature pas de problème au niveau accès terrestre. L'article a été complété par un paragraphe habilitant les agents gestionnaires de veiller au respect des règles de stationnement.

**Mod. Article 8 :**

Les modifications sont de nature purement terminologique, en phase avec les nouvelles définitions retenues à l'article 2.

**Mod. Article 9 :**

La première phrase de l'article 9 peut être supprimée étant donné qu'il y a double emploi avec d'autres règlements grand-ducaux et lois et notamment le projet loi du XXX sur la gestion du domaine public fluvial.

Dans la mesure où ils relèvent du domaine public fluvial, l'Etat est tenu d'assurer l'exploitation, l'entretien et le renouvellement des infrastructures publiques de stationnement.

Or, les compétences en ce qui concerne les infrastructures d'accostage et la gestion des équipements de service n'ont pas été définies de manière claire jusqu'à ce jour.

L'exploitation des seuls quais d'accostage publics se trouve confiée au Service de la navigation en vertu du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle.

Les compétences des autorités et les conditions d'exécution en matière de gestion des infrastructures ont été regroupées dans l'article 9. En effet, dans un souci d'efficacité et de transparence vis-à-vis des usagers de la voie navigable il importe de concentrer l'ensemble des compétences en rapport avec l'exploitation des infrastructures d'accostage et des équipements de service au sein du gestionnaire de la voie navigable à savoir le Service de la navigation.

Il va de soi que cette disposition ne porte nullement préjudice aux compétences d'autres autorités étatiques ou communales, et notamment :

- les travaux de construction qui incombent à l'administration des Ponts et Chaussées chargés des travaux de génie civil pour compte de l'état.
- les lieux d'accostage créés dans le cadre de l'aménagement de la Moselle et dont l'entretien incombe partiellement aux autorités allemandes en vertu d'accords bilatéraux.
- l'évacuation des déchets qui sont de l'apanage des communes chargées d'assurer la salubrité publique en vertu des dispositions du droit commun.

Comme la gestion des infrastructures d'accostage comporte, d'une part, des missions de surveillance et d'entretien et, d'autre part, des activités administratives et commerciales (coordination des occupations, perception de taxes, facturation des consommations d'énergie, décompte), le Ministre peut confier une partie des missions à un prestataire public ou privé sur base d'une convention de délégation de service public ou de contrats de sous-concession.

La mise à disposition des infrastructures et de ses équipements de service constitue un service offert aux usagers de la voie navigable de sorte que des taxes et redevances ont été introduites au niveau de l'article 18.

#### **Mod. Article 10 :**

Les règles d'utilisation et de comportement des infrastructures d'accostage ont été regroupées à l'article 10.

Ces mesures visent à accroître la sécurité des passagers, à améliorer les conditions d'utilisation et d'accès et à assurer la pérennité des infrastructures publiques d'accostage.

Les règles de comportement applicables à l'ensemble des infrastructures (publiques et privées) sont regroupées dans la nouvelle sous-rubrique libellée « A) Prescriptions générales ».

Les règles particulières aux infrastructures publiques sont intégrées dans la sous-rubrique « C) Utilisation des infrastructures d'accostage publiques ».

Ces règles ont été édictées dans le souci de garantir la sécurité d'exploitation des infrastructures, la protection de l'environnement et la tranquillité publique.

Comme il importe de garantir le succès des équipements mis en place dans l'intérêt de la protection de l'environnement et de la salubrité publique, il est indispensable d'en garantir une utilisation conforme de sorte que les obligations et interdictions ont été précisées (p.ex. : utilisation obligatoire, où il y en a, des bornes d'électricité terrestres pour l'alimentation des bateaux en stationnement.)

La phrase dans la sous-rubrique C) commençant par « Lorsqu'ils effectuent (...) » a été supprimée car elle est superflue.

Dans l'intérêt d'une utilisation optimisée des quais publics il a été créé la possibilité d'accorder un droit prioritaire à certains bateaux qui n'effectuent pas un service régulier comme p. ex. les bateaux touristiques, sous condition que les circonstances locales le permettent.

La phrase dans la sous-rubrique C) « Le dernier tiers du quai est soumis à gestion communale (...) » peut être supprimée étant donné que les quais sont la propriété de l'Etat et qu'il importe, dans un souci de simplification administrative, de concentrer la compétence de gestion des quelques quais publics au sein du gestionnaire des infrastructures d'accostage de la voie navigable.

La phrase commençant par « Une utilisation prioritaire concédée (...) » peut être supprimée étant donné que les droits d'utilisation prioritaires doivent, dans la plupart des cas, être concédés pour une longueur dépassant largement le deuxième tiers de la longueur totale du quai.

Les autres modifications sont d'ordre rédactionnel.

**Mod. Article 11 :**

Outre une modification purement rédactionnelle, il a été fait référence au règlement grand-ducal sur les prescriptions techniques pour ce qui est des normes de construction des bateaux à passagers à respecter et a été enlevé la limitation du respect des règles techniques aux seuls bateaux circulant au Luxembourg alors que ces prescriptions techniques s'appliquent pour tous les bateaux, peu importe où ils circulent sur les voies de navigation intérieure.

**Mod. Article 12 :**

Dans cet article a été précisé que le responsable de l'embarquement et du débarquement est le conducteur ainsi que l'exploitant. En ce qui concerne les caractéristiques de la passerelle, il est fait référence à la norme « EN 14206 Bateaux de navigation intérieure - Passerelles d'embarquement pour bateaux à passagers » qui constitue la référence de sécurité à respecter.

**Mod. Article 13 :**

Il a été ajoutée une disposition générale visant à suspendre l'exploitation d'un bateau dès que la sécurité est entravée.

**Mod. Article 14 :**

Ce texte reste inchangé par rapport à l'article 14 du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle

**Mod. Article 15 :**

Dans l'intérêt de l'augmentation de la sécurité, il a été ajoutée l'obligation qu'un membre d'équipage autre que le conducteur dispose d'un brevet de sécurité dans l'intérêt qu'un sécuriste puisse intervenir en cas d'urgence et lorsque le conducteur est occupé.

**Mod. Article 16:**

Comme certaines dispositions du présent règlement comme p.ex. l'utilisation des infrastructures d'accostage ont un caractère général, il importe de préciser les articles applicables à l'ensemble des usagers de la voie navigable y compris notamment les bateaux de plaisance.

Afin de pouvoir combler le vide juridique au niveau des menues embarcations exploitées à des fins lucratives sans que cela puisse être assimilé à une activité de transport (rémunération d'animations à bord p.ex.) il convient de généraliser la formulation relative aux menues embarcations. Ce faisant, ce genre d'activités sera encadré légalement de sorte que des critères minima de sécurité devront être respectés à l'avenir.

**Mod. Article 17 :**

Ce texte reste inchangé par rapport à l'article 17 du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle.

**Mod. Article 18 :**

Cet article est nouveau et instaure des redevances pour l'utilisation des bornes électriques de distribution d'énergie installées ou à installer sur des quais publics.

Le montant de la redevance devra couvrir les coûts variables et fixes de ces installations. Le Service de la navigation percevra les redevances d'utilisation au profit de l'Etat.

Il convient de noter que la base légale de cette redevance se trouve dans l'article 15 de la loi du XXX sur la gestion du domaine public fluvial.

**Mod. Article 19 :**

Il s'agit d'une modification purement rédactionnelle.

**Mod. Article 20 :**

Il s'agit d'une modification purement rédactionnelle.

### **III) Texte coordonné**

#### **du règlement grand-ducal du XXX concernant le transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures d'accostage sur la Moselle**

Vu l'article 36 de la Constitution;

Vu la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation;

Vu la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation;

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

Vu la loi du XXX 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 de Notre Ministre de la Sécurité intérieure et après délibération du Gouvernement en Conseil;

### **Chapitre Ier : Généralités**

#### **Champ d'application**

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

Le présent règlement s'applique à l'exploitation et à l'utilisation des infrastructures d'accostage se trouvant sur la rive luxembourgeoise de la Moselle et aux transports de personnes à titre onéreux sur la Moselle luxembourgeoise.

#### **Définitions**

##### **Art. 2.**

1. Bateau à passagers : bâtiment motorisé construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers.
2. Bateau à cabine : bateau à passagers aménagé pour le logement et le transport de passagers. Pour l'application des dispositions du présent règlement les bateaux à cabines sont assimilés aux bateaux à passagers.

3. Infrastructures d'accostage : ensemble des infrastructures aménagées pour l'accostage et le stationnement des bateaux.
4. Infrastructures d'accostage publiques: infrastructures d'accostage relevant du domaine public fluvial et destinées à une utilisation publique.
5. Quai d'accostage: ouvrage à paroi verticale longé d'une chaussée ou d'une plate-forme, équipé de manière à offrir aux bateaux un accostage et un accès terrestre aisé.
6. Lieu d'accostage: section de berge en talus équipé de manière à permettre l'amarrage de bateaux.
7. Ministre : membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions ou son délégué
8. Ponton d'accostage: construction flottante avec passerelle assurant la liaison terrestre servant à l'amarrage des bateaux et permettant les opérations de débarquement et d'embarquement.
9. Equipements de service : équipements d'approvisionnement et d'élimination tels que bornes de distribution d'électricité et d'eau ainsi que les stations de réception des déchets.

## **Chapitre II : Conditions d'exploitation**

### **Autorisation d'exploitation**

#### **Art. 3.**

Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, l'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers relevant d'un registre luxembourgeois et circulant au Grand-Duché de Luxembourg est subordonnée à la délivrance d'un permis d'exploitation à délivrer par le Ministre.

Ce permis déterminera les conditions d'exploitation, le matériel exploité ainsi que les lieux et conditions d'accostage et de stationnement. Il est valable pour une période de 5 ans renouvelables, suivant les conditions initiales de sa délivrance.

Les demandes, qui sont à introduire en temps opportun par le propriétaire ou l'exploitant du bateau à passagers, comprennent les indications suivantes:

- a) le nom, la profession, la raison sociale et l'adresse ou le siège du requérant;
- b) la composition de l'équipage avec copie certifiée conforme des certificats de capacité;
- c) les caractéristiques du bateau à exploiter avec une copie certifiée conforme du certificat de navigabilité et des installations d'accostage.

En cas d'utilisation d'un ou de plusieurs pontons d'accostage établis sur la Moselle, il y a lieu de solliciter à la même occasion l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public de la voie d'eau à délivrer par le Ministre ;

- d) la description du parcours prévu et des stations desservies ;
- e) des indications relatives à l'horaire et au tarif prévu ;
- f) des indications relatives aux éventuelles activités complémentaires envisagées telles que restauration, animations, expositions ;
- g) le concept de protection et d'évacuation des passagers en cas d'accident ;

h) le régime de gestion des déchets ;

i) une attestation ou copie certifiée conforme d'un contrat d'assurance valable garantissant tous les risques encourus par les passagers ou les tiers ainsi que les dommages qui pourraient être occasionnés aux ouvrages et biens publics ou privés, ainsi que les frais de renflouement ou d'évacuation de l'épave en dehors du domaine public fluvial.

Les demandes d'octroi, de modification ou d'abrogation des permis sont à adresser au Ministre ayant les transports dans ses attributions. Le permis perd sa validité dès qu'une de ses énonciations ne correspondent plus à la réalité ou lorsqu'une des conditions auxquelles il est subordonné n'est plus réalisée. Le permis d'exploitation d'un bateau à passagers est personnel; il ne peut faire l'objet d'une cession ou d'une sous-autorisation. Il expire de plein droit en cas de décès ou de faillite du bénéficiaire ou, lorsque le bénéficiaire est une société, en cas de dissolution ou de faillite de celle-ci.

Le propriétaire, l'exploitant et le personnel navigant sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de prendre toutes les mesures nécessaires pour se conformer aux dispositions du présent règlement ainsi qu'aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Le permis d'exploitation est retiré sans que le titulaire puisse prétendre à indemnisation:

- a) si les conditions à la base de la délivrance du permis d'exploitation ne sont pas ou plus remplies;
- b) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention ou du renouvellement du permis d'exploitation
- c) si le titulaire ne respecte pas les conditions fixées par le permis ;
- d) en cas d'infraction punie conformément aux dispositions de l'article 17 ;
- e) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes ou redevances dues.

Aucune indemnité ne saurait être réclamée pour cause d'absence de navigabilité, d'impossibilité d'accostage ou d'interdiction de navigation prononcée par l'autorité compétente.

## **Inspection et surveillance**

### **Art. 4.**

Le Service de la navigation est chargé de la surveillance des transports soumis à autorisation.

Les bateaux et infrastructures d'accostage servant au transport de personnes sont périodiquement inspectés par l'autorité de surveillance précitée et doivent disposer d'un certificat de conformité valable. Si lors de cette inspection il est constaté que le bateau ou les installations d'accostage ne répondent plus aux exigences de sécurité ou si une non-conformité avec les conditions du permis d'exploitation est constatée, le propriétaire ou exploitant du bateau respectivement de l'installation est mis en demeure de prendre toutes mesures nécessaires pour remédier à cette situation.

L'inspection des bateaux à passagers pourra être confiée par le Ministre à un institut agréé, national ou étranger, qui opérera sous le contrôle du Service de la Navigation. Les frais d'inspection et de contrôle sont à la charge de l'exploitant.

S'il n'est pas remédié aux défauts constatés dans le délai imparti, si le certificat de conformité est expiré ou si la sécurité d'exploitation est gravement menacée, l'autorité de surveillance prémentionnée peut en interdire l'utilisation, respectivement suspendre le permis.

Les entreprises de navigation sont tenues de fournir tout renseignement dont cette autorité pourrait avoir besoin et d'accorder aux représentants de cette même autorité la libre circulation et le libre accès aux bâtiments et à leurs installations. Le personnel et le matériel éventuellement nécessaires pour ce faire doivent être mis à disposition gratuitement. L'autorité de surveillance peut demander la mise à disposition des plans de construction et des notes de calcul justifiant la solidité, la stabilité à l'état intact ainsi que la flottabilité en cas d'avarie.

La sécurité d'exploitation, le bon fonctionnement, ainsi que les propriétés et qualités des matériaux doivent être prouvés lorsque l'autorité de surveillance le requiert. Celle-ci peut, aux frais de l'entreprise, entreprendre les vérifications ou exiger une expertise.

Le titulaire du permis d'exploitation doit sans autre délai rendre compte à l'autorité prémentionnée de tous accidents, avaries ou autres incidents ayant porté atteinte à la sécurité d'exploitation et préciser les mesures qu'il a prises ou entend prendre pour rétablir des conditions d'exploitation normales.

### **Chapitre III : Transport régulier de personnes**

#### **Conditions d'approbation**

**Art. 5.** Est qualifié transport régulier le service d'un bateau à passagers effectuant au moins quatre voyages publics au cours d'une période de quatre semaines sur un parcours déterminé. Les courses qui se déroulent dans un seul bief ne sont pas à considérer comme transport régulier mais comme courses circulaires, même s'il y a des arrêts en cours de route.

L'exploitant d'un transport régulier de personnes qui veut bénéficier d'un droit d'utilisation prioritaire d'infrastructures publiques doit introduire au moins un mois avant le début de l'exploitation une demande au Ministère ayant les transports dans ses attributions comprenant des indications sur le matériel, l'horaire et les infrastructures à utiliser. L'attestation donnant droit à un éclusage prioritaire dont question à l'article suivant est à joindre le cas échéant.

L'horaire ainsi que les endroits d'accostage et l'itinéraire doivent faire l'objet d'une approbation du Ministre. Les conditions d'utilisation particulières des quais publics seront fixées par l'acte d'approbation suivant les conditions prévues à l'article 10 ci-après.

L'approbation aura une validité d'une année et prendra cours le 1er mars de chaque année. Elle est renouvelable.

L'horaire approuvé doit être affiché à bord des bateaux et à chaque point d'embarquement desservi. Si un transport perd son caractère de régularité, les bateaux cessent de jouir des privilèges que le présent règlement leur accorde.

#### **Priorité de passage aux écluses**

**Art. 6.**

L'exploitant d'un transport régulier souhaitant bénéficier du droit de priorité de passage aux écluses dans les conditions prévues par le règlement de police pour la navigation de la Moselle est tenu

d'introduire une demande afférente auprès du Service de la navigation. Une copie du certificat de visite du bateau est à joindre.

Le Service de la navigation établira en accord avec les impératifs d'exploitation des écluses une attestation reproduisant les horaires de services réguliers bénéficiant d'une priorité de passage aux écluses. Des modifications d'horaire peuvent être imposées dans l'intérêt du bon ordre de la navigation, de la rapidité du passage des écluses ou de la pleine utilisation de celles-ci. Aucune indemnité ne saurait être réclamée au cas où il ne serait pas possible de donner droit à un éclusage prioritaire.

Si un voyage approuvé ne peut avoir lieu, le Service de la navigation est à en informer dans les meilleurs délais. Si le droit à un passage prioritaire n'a pas été utilisé à deux ou plusieurs reprises sans information préalable, le droit prioritaire peut être supprimé et l'attestation sera modifiée en conséquence.

Pour faire valoir leur droit de priorité, les bâtiments doivent montrer à l'avant la flamme rouge prévue au règlement de police pour la navigation de la Moselle.

## **Chapitre IV : Stationnement**

### **Règles de stationnement**

#### **Art. 7.**

D'une manière générale, les dispositions en matière de stationnement du règlement de police pour la navigation de la Moselle sont applicables.

Les bateaux à passagers ne peuvent stationner qu'aux infrastructures conçues de manière à assurer une évacuation rapide et ordonnée des passagers vers la terre ferme.

Les bateaux et embarcations sont à placer de manière à ce que l'espace disponible soit utilisé au mieux possible.

Tout exploitant ou propriétaire d'un bateau à passagers en stationnement doit supporter sur son bateau:

- a) la circulation du personnel de navigation, soit pour atteindre d'autres bateaux, soit pour effectuer des manœuvres, le passage ou l'attache des amarres des autres bateaux placés bord à bord;
- b) le passage des ouvriers employés au chargement ou au déchargement desdits bateaux. Il est interdit d'utiliser des pneus ou autres objets non flottants comme défenses amovibles.

Les conducteurs sont tenus d'exécuter immédiatement les ordres qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes désignées à l'article 5 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation pour tout ce qui concerne notamment l'emplacement, la durée et l'amarrage des bateaux.

Dans le cadre de leurs missions, les agents de l'autorité gestionnaire sont notamment habilités à sommer tout véhicule, bâtiment, établissement et matériel flottant qui serait stationné en contravention avec les dispositions du présent règlement de quitter les lieux. En cas de nécessité, les agents de l'autorité gestionnaire peuvent requérir l'assistance des agents de la force publique.

#### **Art. 8.**

Les propriétaires de bâtiments qui veulent, en dehors des périodes d'exploitation et sans préjudice de l'article 10.02 du règlement de police pour la navigation de la Moselle, laisser stationner ou amarrer à titre permanent ou quasi permanent leurs bâtiments aux infrastructures d'accostage doivent en obtenir l'autorisation du Ministre.

En cas de crue et notamment lorsque le niveau des eaux menace de dépasser la marque de crue III telle que définie au règlement de police pour la navigation de la Moselle, l'exploitant est tenu de veiller à ce que son bateau rejoigne en temps opportun un port de refuge.

### **Chapitre V: Infrastructures d'accostage**

#### **Aménagement et exploitation des infrastructures d'accostage**

#### **Art. 9.**

Les infrastructures d'accostage doivent être exploitées et entretenues par leurs propriétaires de manière à ne pas entraver les conditions d'exploitation de la voie d'eau.

L'Etat assume l'entretien et l'aménagement des infrastructures d'accostage publiques et de ses équipements.

Sans préjudice des compétences d'autres autorités étatiques et communales, la gestion des infrastructures d'accostage publiques est assurée par le Service de la navigation.

La gestion des infrastructures d'accostage comporte :

- a) la surveillance systématique de l'état conforme des infrastructures ;
- b) l'organisation de l'exploitation des infrastructures et la surveillance de l'utilisation conforme ;
- c) la mise en place, l'exploitation et l'entretien des équipements de service tels que bornes de distribution d'électricité et d'eau ainsi que les stations de réception des déchets.

L'exploitation des infrastructures d'accostage publiques et de leurs équipements peut être confiée par le Ministre à des personnes physiques ou morales de droit public ou privé ou à d'autres prestataires de services.

### **Chapitre VI : Utilisation des infrastructures d'accostage**

#### **Dispositions applicables à toutes les infrastructures d'accostage**

#### **Art. 10.**

##### **A) Prescriptions générales**

Chacun est tenu à se comporter raisonnablement et prudemment, de sorte à ne pas mettre en danger des personnes ou des biens, à ne pas causer des dommages ou des préjudices, ou encore à ne pas causer à autrui des gênes pouvant indisposer celui-ci outre mesure.

Les dispositifs d'amarrage devront être de nature à éviter le désamarrage inopiné du bateau. L'utilisation des infrastructures d'accostage et de ses équipements se fait aux propres risques et périls et ne doivent causer aucune gêne à l'exploitation des infrastructures.

Les manœuvres d'accostage et le stationnement doivent s'effectuer de sorte à ce que les ouvrages tels que les quais, les berges et talus de berges et les installations ne soient ni abimés, ni dégradés.

L'accostage et le stationnement aux infrastructures d'accostage se fait sous la responsabilité des conducteurs. Ils sont tenus de veiller à tout moment et en toutes circonstances à la sécurité d'exploitation et à ce que leur bateau, l'équipage ou les passagers ne causent pas de dommages aux infrastructures ou à d'autres utilisateurs.

Sont seuls autorisés à accéder ou à circuler sur les infrastructures d'accostage le personnel naviguant, les passagers, les services d'exploitation et de secours ainsi que les personnes ayant un lien avec les bateaux y stationnant.

La pêche à partir des quais d'accostage publics est tolérée pour autant qu'il n'y ait pas de bateaux venant à l'accostage. Dès qu'un bateau entame une manœuvre d'accostage le pêcheur devra laisser la place aux bateaux. La baignade est interdite au droit des infrastructures d'accostage.

Il est interdit :

- a) d'occuper une infrastructure d'accostage d'une manière illicite ou sans titre;
- b) d'entraver l'exploitation des infrastructures d'accostage ainsi que de modifier, dégrader, enlever ou détruire les équipements et matériel servant à leur exploitation ou entretien;
- c) d'entraver l'accostage ou d'altérer l'immobilisation des bâtiments aux infrastructures d'accostage ;
- d) de placer un obstacle (amarres, cordes électriques, tuyaux d'eau, annexes) sur les terres pleins ou les pontons d'accostage susceptible d'entraver le passage ou de créer un danger de chute ;
- e) de placer sur les infrastructures des publicités non autorisées ;
- f) de déposer des ordures ou des matières quelconques sur les infrastructures d'accostage ou dans les eaux de la Moselle.

Le stationnement et l'amarrage ne doivent en aucun cas mettre en danger ou gêner la circulation des personnes, des véhicules, des bâtiments, ainsi que des établissements et matériels flottants.

Le stationnement à couple est interdit, sauf autorisation exceptionnelle.

Les bateaux pourront avoir recours aux fournitures et services éventuellement disponibles, sous réserve de respecter les conditions de fourniture. En cas de coupure ou d'interruption de service, la responsabilité du gestionnaire ne pourra être recherchée, ou engagée et une telle situation ne pourra donner lieu à aucune indemnisation.

Le conducteur, respectivement son remplaçant devra veiller en permanence à ce que les activités tant sur le terre-plein que sur le bateau ou l'établissement flottant n'apportent aucune nuisance visuelle, sonore ou olfactive susceptible de porter atteinte à l'ordre public. Sauf urgence, l'exécution des travaux et réparations susceptibles d'affecter la sécurité ou l'ordre public est interdite.

Pendant le stationnement, l'usage des groupes électrogènes est interdit lorsque des bornes de distribution d'électricité terrestres sont disponibles.

Le conducteur, respectivement l'exploitant du bateau à passagers doivent veiller à ce que les voies d'accès directes aux bateaux tels que passerelles et escaliers présentent toutes garanties de sécurité.

Le conducteur, respectivement l'exploitant du bateau à passagers doit veiller à l'évacuation conforme de ses déchets.

### **B) Utilisation des pontons d'accostage**

Les bateaux ne peuvent embarquer respectivement débarquer des passagers qu'aux installations d'accostage désignées dans l'autorisation visée à l'article 3. Des dérogations peuvent exceptionnellement être accordées par le Service de la navigation.

Sauf disposition habilitante, ces bateaux ne doivent stationner aux pontons d'accostage que le temps nécessaire à l'embarquement et au débarquement des passagers ainsi qu'au chargement et déchargement des marchandises.

### **C) Utilisation des infrastructures d'accostage publiques**

L'occupation des quais publics doit se limiter au temps nécessaire pour embarquer et débarquer des passagers, à moins que le permis visé à l'article 3 n'en dispose autrement

A condition que les circonstances locales le permettent,

- les bateaux à passagers effectuant des transports reconnus réguliers circulant sous le couvert du permis d'exploitation visé à l'article 3 jouissent des priorités d'utilisation des quais publics dont fait état l'acte d'approbation. Dans ces cas, ils ne peuvent embarquer et débarquer des passagers qu'aux infrastructures d'accostage désignées dans le permis d'exploitation.
- l'autorité gestionnaire peut accorder des utilisations prioritaires en dehors des droits déterminés dans le cadre du permis d'exploitation visé à l'article 3.
- le permis d'exploitation visé à l'article 3 peut, pour la période d'exploitation du bateau, accorder un droit d'utilisation privative pour une section déterminée de quai public. La concession d'utilisation privative ne peut concerner au maximum un tiers de la longueur totale de quai disponible. Le bénéficiaire d'un droit d'utilisation privative est tenu d'assurer le nettoyage du linéaire de quai et du terre-plein correspondant.

Les demandes en rapport avec une utilisation prioritaire, privative ou particulière d'une infrastructure d'accostage publique sont à adresser en temps opportun au Ministère ayant les Transports dans ses attributions.

L'inventaire des infrastructures d'accostage publiques est arrêté par le Ministre. Le Ministre peut faire dépendre des résultats d'une soumission publique, l'octroi des autorisations visant une utilisation privative ou prioritaire d'infrastructures d'accostage publiques.

## **Chapitre VII : Equipement et sécurité d'exploitation**

### **Construction et équipement**

#### **Art. 11.**

Les bateaux à passagers immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg doivent être construits et grés conformément aux dispositions réglementaires en matière de reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de navigation intérieure ainsi que conformément aux dispositions afférentes prévues de police pour la navigation de la Moselle-et au règlement grand-ducal sur les prescriptions techniques:

Tout bateau à passagers doit porter en un endroit bien apparent l'indication du nombre maximal de passagers autorisés.

L'accès des personnes non autorisées aux pontons d'accostage doit être interdit moyennant signalisation appropriée.

### **Sécurité et facilité d'embarquement et de débarquement**

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

Les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers ainsi que d'avitaillement sont effectuées sous la pleine et entière responsabilité du conducteur et de l'exploitant.

Le conducteur d'un bateau à passagers doit, en cours de route et pendant les opérations d'embarquement et de débarquement, se trouver à bord.

Lorsque l'embarquement ou le débarquement des passagers doit se faire au moyen de passerelles d'embarquement, la construction doit répondre aux prescriptions de la norme « EN 14206 : 2003 Bateaux de navigation intérieure - Passerelles d'embarquement pour bateaux à passagers ». La rambarde doit être aménagée de telle sorte que les enfants ne puissent tomber au travers. L'accès des passagers aux pontons pour l'embarquement n'est autorisé qu'après l'amarrage complet du bateau et ne peut s'effectuer qu'après le débarquement des passagers voulant quitter le bateau.

L'accès des personnes non autorisées aux passerelles d'embarquement doit être empêché par des moyens appropriés.

Les opérations d'embarquement et de débarquement nocturnes doivent être éclairées efficacement au moyen d'installations fixées sur la rive ou sur le bateau.

### **Navigation**

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

L'exploitation des bateaux à passagers doit être suspendue dès que la sécurité ne se trouve plus assurée.

Les bateaux à passagers qui ne naviguent pas au radar doivent s'arrêter dès que, compte tenu d'une diminution de visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments ou des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger.

Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple; ils ne doivent ni remorquer ni se faire remorquer, sauf dans le cas où le déhalage d'un bâtiment le nécessite.

Les bateaux ne possédant pas leurs propres moyens de propulsion ne sont pas admis au transport de passagers à titre onéreux.

#### **Art. 14.**

Il est interdit à toute personne étrangère au service de s'introduire sans permission spéciale dans

l'emplacement de l'appareil moteur du bateau ou dans les lieux dont l'accès est interdit moyennant indication.

Les bateaux à passagers ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite maximale des marques d'enfoncement.

Il est interdit de transporter un nombre de passagers supérieur à celui affiché à bord.

## **Equipage**

### **Art. 15.**

L'équipage qui doit en vertu du règlement de police pour la navigation de la Moselle se trouver à bord des bateaux à passagers circulant sur la Moselle, doit en nombre et qualification être conforme aux prescriptions réglementaires en matière de reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de navigation intérieure.

Le conducteur d'un bateau à passagers doit être titulaire :

- 1) soit d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente d'un Etat membre conformément à la directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bâtiments de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté.
- 2) soit d'une patente de batelier du Rhin délivrée conformément aux dispositions de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim, le 17 octobre 1868 ou d'un document en tenant lieu reconnu par le Ministre.

Un deuxième membre de l'équipage doit être capable de remplacer le conducteur et être familiarisé avec la commande des machines.

Le conducteur exerce l'autorité à bord des bateaux; il veille au maintien de la sécurité et de l'ordre et est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement.

L'équipage doit connaître les comportements à adopter pour garantir la sécurité des passagers et avoir une connaissance du maniement des équipements de sécurité. Tous les membres de l'équipage doivent savoir nager et avoir des notions de sauvetage. A bord des bateaux transportant des passagers, il est obligatoire qu'un membre d'équipage autre que le conducteur soit détenteur d'un brevet de secouriste reconnu par l'Etat.

Les membres de l'équipage doivent s'abstenir de consommer des boissons alcoolisées ou autres substances capiteuses endéans les huit heures précédant le service et pendant le service même à bord d'un bateau à passagers.

### **Art. 16.**

Le présent règlement s'applique aux bateaux à passagers immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg et y circulant.

Les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 18 s'appliquent également aux bateaux à passagers immatriculés dans un autre Etat.

Lorsqu'un bateau à passagers immatriculé dans un autre Etat effectue un transport intérieur, les articles 3, 4, 12, 13, 14, 15 et 18 sont applicables en outre.

Les articles 7, 8, 9, 10 et 18 s'appliquent à tout usager de la voie d'eau.

Les menues embarcations immatriculées au Grand-Duché de Luxembourg et exploitées à des fins lucratives sur la Moselle sont soumises aux dispositions du présent règlement dès lors que des passagers se trouvent à bord.

Le conducteur d'une menue embarcation exploitée à des fins lucratives doit être titulaire d'un certificat de capacité reconnu par le Ministre. Les dispositions relatives à l'équipage d'une telle embarcation sont fixées par le permis prévu à l'article 3 en fonction des facilités de conduite et de commande du moteur de propulsion.

### **Sanctions**

#### **Art. 17.**

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.

Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents du Service de la navigation conformément aux dispositions de l'article 12 de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

### **Disposition financière**

#### **Art. 18**

L'utilisation des bornes de distribution énergétique installées sur les lieux d'accostage publiques de la Moselle est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation.

La redevance d'utilisation est calculée en fonction de l'énergie consommée (KWH) et du taux tarifaire (Euros/KWh) appliqué. Le taux tarifaire se compose du prix d'achat de l'électricité et du taux de participation aux frais d'exploitation des bornes de distribution.

Le Service de la navigation est chargé de la perception des redevances d'utilisation au profit de l'Etat.

### **Disposition abrogatoire**

#### **Art. 19.**

Le règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle est abrogé.

### **Disposition finale**

#### **Art. 20.**

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de la Sécurité

Intérieure sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures,

**François Bausch**

Le Ministre de la Sécurité Intérieure,

**Etienne Schneider**

## IV) Texte

(version avec modifications apparentes par rapport au règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle)

### **du règlement grand-ducal du XXX concernant le transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures d'accostage sur la Moselle**

Vu l'article 36 de la Constitution;

Vu la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation;

Vu la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation;

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

Vu la loi du XXX 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 de Notre Ministre ~~de l'Intérieur~~ de la Sécurité intérieure et après délibération du Gouvernement en Conseil;

### **Chapitre Ier : Généralités**

#### **Champ d'application**

##### **Art. 1er.**

~~Le présent règlement s'applique à l'exploitation et à l'utilisation des infrastructures d'accostage se trouvant sur la rive luxembourgeoise de la Moselle et aux transports de personnes à titre onéreux sur la Moselle luxembourgeoise.~~ aux transports de personnes à titre onéreux sur la Moselle luxembourgeoise et aux installations d'accostage se trouvant sur la rive luxembourgeoise de la Moselle.

#### **Définitions**

## Art. 2.

- a) Un Bateau à passagers : Un bâtiment motorisé construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers.
- b) Un Bateau à cabines : Un bateau à passagers aménagé pour le logement et le transport de passagers. Pour l'application des dispositions du présent règlement les bateaux à cabines sont assimilés aux bateaux à passagers.
- c) Les Infrastructures d'accostage : L'ensemble des infrastructures aménagées pour l'accostage et le stationnement des bateaux.
- d) Infrastructures d'accostage publiques: Infrastructures d'accostage relevant du domaine public fluvial et destinées à une utilisation publique.
- e) Quai d'accostage: Ouvrage à paroi verticale longé d'une chaussée ou d'une plate-forme, équipé de manière à offrir aux bateaux un accostage et un accès terrestre aisée.
- f) Lieu d'accostage: Section de berge en talus équipé de manière à permettre l'amarrage de bateaux.
- g) Ministre : membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions ou son délégué.
- h) Ponton d'accostage: Construction flottante avec passerelle assurant la liaison terrestre servant à l'amarrage des bateaux et permettant les opérations de débarquement et d'embarquement.
- i) Equipements de service : équipements d'approvisionnement et d'élimination tels que bornes de distribution d'électricité et d'eau ainsi que les stations de réception des déchets.

~~Est considéré comme service public au sens du présent règlement le mode d'exploitation d'un bateau à passagers qui effectue des transports en commun de personnes de façon régulière ou selon une périodicité et suivant un itinéraire déterminés; ces transports sont accessibles à quiconque moyennant paiement du prix du transport.~~

## Chapitre II : Conditions d'exploitation

### Autorisation d'exploitation

## Art. 3.

Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, l'exploitation lucrative d'un bateau à passagers relevant d'un immatriculé au registre luxembourgeois de navigation intérieure et circulant au Grand-Duché de Luxembourg est subordonnée à la délivrance d'un permis d'exploitation à délivrer par le Ministre des Transports

Ce permis déterminera les conditions d'exploitation, le matériel exploité ainsi que les lieux et conditions d'accostage et de stationnement. Il sera révoqué à tout moment sans que l'impétrant puisse prétendre à une indemnisation. Il est valable pour une période de 5 ans renouvelables, suivant les conditions initiales de sa délivrance.

Le permis comportant une utilisation privative d'infrastructures d'accostage sera accordé sur avis de la commune concernée.

Les demandes, qui sont à introduire en temps opportun par le propriétaire ou l'exploitant du bateau à passagers, comprennent les indications suivantes:

- a) le nom, la profession, la raison sociale et l'adresse ou le siège du requérant;
- b) l'équipage engagé la composition de l'équipage avec copie certifiée conforme des certificats de capacité;
- c) des précisions sur le matériel à exploiter : caractéristiques et équipements du bateau et des installations d'accostage. les caractéristiques du bateau à exploiter avec une copie certifiée conforme du certificat de navigabilité et des installations d'accostage.

En cas d'utilisation d'un ou de plusieurs débarcadères pontons d'accostage établis sur la Moselle, il y a lieu de solliciter à la même occasion l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public de la voie d'eau à délivrer par le Ministre des Transports;

- d) la description du parcours prévu et des stations desservies ;
- e) des indications relatives à l'horaire et au tarif prévu ;
- f) des indications relatives aux éventuelles activités complémentaires envisagées telles que restauration, ~~spectacles~~ animations, expositions ;
- g) le concept de protection et d'évacuation des passagers en cas d'accident ;
- h) le régime de gestion des déchets ;
- i) une attestation ou copie certifiée conforme d'un contrat d'assurance valable garantissant tous les risques encourus par les passagers ou les tiers ainsi que les dommages qui pourraient être occasionnés aux ouvrages et biens publics ou privés, ainsi que les frais de renflouement ou d'évacuation de l'épave en dehors du domaine public fluvial.

Les demandes d'octroi, de modification ou d'abrogation des permis sont à adresser au Ministre ayant les transports dans ses attributions ~~le Ministre des Transports~~.

Le permis perd sa validité dès qu'une de ses énonciations ne correspondent plus à la réalité ou lorsqu'une des conditions auxquelles il est subordonné n'est plus réalisée. Le permis d'exploitation d'un bateau à passagers est personnel; il ne peut faire l'objet d'une cession ou d'une sous-autorisation. Il expire de plein droit en cas de décès ou de faillite du bénéficiaire ou, lorsque le bénéficiaire est une société, en cas de dissolution ou de faillite de celle-ci.

Le propriétaire, l'exploitant et le personnel navigant sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de prendre toutes les mesures nécessaires pour se conformer aux dispositions du présent règlement ainsi qu'aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Le permis d'exploitation est retiré sans que le titulaire puisse prétendre à indemnisation:

- a) si les conditions à la base de la délivrance du permis d'exploitation ne sont pas ou plus remplies;
- b) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention ou du renouvellement du permis d'exploitation
- c) si le titulaire ne respecte pas les conditions fixées par le permis ;
- d) en cas d'infraction punie conformément aux dispositions de l'article 17 ;

- e) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes ou redevances dues.

Aucune indemnité ne saurait être réclamée pour cause d'absence de navigabilité, d'impossibilité d'accostage ou d'interdiction de navigation prononcée par l'autorité compétente.

### **Inspection et surveillance**

#### **Art. 4.**

Le Service de la ~~Navigation~~ navigation est chargé de la surveillance des transports soumis à autorisation.

Les bateaux et infrastructures d'accostage servant au transport de personnes ~~quais et autres installations d'accostage~~ sont périodiquement inspectés par l'autorité de surveillance précitée et doivent disposer d'un certificat de conformité valable. Si lors de cette inspection il est constaté que le bateau ou les installations d'accostage ne répondent plus aux exigences de sécurité ou si une non-conformité avec les conditions du permis d'exploitation est constatée, le propriétaire ou exploitant du bateau respectivement de l'installation est mis en demeure de prendre toutes mesures nécessaires pour remédier à cette situation.

L'inspection des bateaux à passagers pourra être confiée par le Ministre ~~le Ministre des Transports~~ à un institut agréé, national ou étranger, qui opérera sous le contrôle du Service de la Navigation. Les frais d'inspection et de contrôle sont à la charge de l'exploitant.

Si l'on n'est pas remédié aux déficiences constatées dans le délai imparti, si le certificat de conformité est expiré ou si la sécurité d'exploitation est gravement menacée, l'autorité de surveillance prémentionnée peut en interdire l'utilisation, respectivement suspendre le permis.

Les entreprises de navigation sont tenues de fournir tout renseignement dont cette autorité pourrait avoir besoin et d'accorder aux représentants de cette même autorité la libre circulation et le libre accès aux bâtiments et à leurs installations. Le personnel et le matériel éventuellement nécessaires pour ce faire doivent être mis à disposition gratuitement. L'autorité de surveillance peut demander la mise à disposition des plans de construction et des notes de calcul justifiant la solidité, la stabilité à l'état intact ainsi que la flottabilité en cas d'avarie.

La sécurité d'exploitation, le bon fonctionnement, ainsi que les propriétés et qualités des matériaux doivent être prouvés lorsque l'autorité de surveillance le requiert. Celle-ci peut, aux frais de l'entreprise, entreprendre les vérifications ou exiger une expertise.

Le titulaire du permis d'exploitation doit sans autre délai rendre compte à l'autorité prémentionnée de tous accidents, avaries ou autres incidents ayant porté atteinte à la sécurité d'exploitation et préciser les mesures qu'il a prises ou entend prendre pour rétablir des conditions d'exploitation normales.

### **Chapitre III : Transport public régulier de personnes**

#### **Conditions d'approbation**

**Art. 5.** Est qualifié transport ~~public~~ public régulier le service d'un bateau à passagers effectuant au moins quatre voyages publics au cours d'une période de quatre semaines sur un parcours déterminé. ~~L'exploitation doit répondre aux exigences d'un service public.~~ Les courses qui se déroulent dans un

seul bief ne sont pas à considérer comme transport ~~publie~~ régulier mais comme courses circulaires, même s'il y a des arrêts en cours de route.

L'exploitant d'un transport ~~publie~~ régulier de personnes qui veut bénéficier d'un droit d'utilisation prioritaire d'infrastructures publiques doit introduire au moins un mois avant le début de l'exploitation une demande au Ministère ~~des Transports~~ ayant les transports dans ses attributions comprenant des indications sur le matériel, l'horaire et les infrastructures à utiliser. L'attestation donnant droit à un éclusage prioritaire dont question à l'article suivant est à joindre le cas échéant.

L'horaire ainsi que les endroits d'accostage et l'itinéraire doivent faire l'objet d'une approbation du Ministère ~~des Transports~~. Les conditions d'utilisation particulières des quais publics seront fixées par l'acte d'approbation suivant les conditions prévues à l'article 10 ci-après.

L'approbation aura une validité d'une année et prendra cours le 1er mars de chaque année. Elle est renouvelable.

L'horaire approuvé doit être affiché à bord des bateaux et à chaque point d'embarquement desservi.

Si un transport perd son caractère ~~publie~~ ou de régularité, les bateaux cessent de jouir des privilèges que le présent règlement leur accorde.

### **Priorité de passage aux écluses**

#### **Art. 6.**

L'exploitant d'un transport ~~publie~~ régulier souhaitant bénéficier du droit de priorité de passage aux écluses dans les conditions prévues par le règlement de police pour la navigation de la Moselle est tenu d'introduire une demande afférente auprès du Service de la ~~Navigation~~ navigation. Une copie du certificat de visite du bateau est à joindre.

Le Service de la ~~Navigation~~ navigation établira en accord avec les impératifs d'exploitation des écluses une attestation reproduisant les horaires de services réguliers bénéficiant d'une priorité de passage aux écluses. Des modifications d'horaire peuvent être imposées dans l'intérêt du bon ordre de la navigation, de la rapidité du passage des écluses ou de la pleine utilisation de celles-ci. Aucune indemnité ne saurait être réclamée au cas où il ne serait pas possible de donner droit à un éclusage prioritaire.

Si un voyage approuvé ne peut avoir lieu, le Service de la ~~Navigation~~ navigation est à en informer dans les meilleurs délais. Si le droit à un passage prioritaire n'a pas été utilisé à deux ou plusieurs reprises sans information préalable, le droit prioritaire peut être supprimé et l'attestation sera modifiée en conséquence.

Pour faire valoir leur droit de priorité, les bâtiments doivent montrer à l'avant la flamme rouge prévue au règlement de police pour la navigation de la Moselle.

### **Chapitre IV : Stationnement**

#### **Règles de stationnement**

#### **Art. 7.**

D'une manière générale, les dispositions en matière de stationnement du règlement de police pour la navigation de la Moselle sont applicables.

Les bateaux à passagers ne peuvent stationner qu'aux aires de stationnement prévues à cet effet. Les infrastructures conçues de manière à assurer une évacuation rapide et ordonnée des passagers vers la terre ferme.

Les bateaux et embarcations sont à placer de manière à ce que l'espace disponible soit utilisé au mieux possible. L'utilisation d'installations d'accostage appartenant à autrui implique l'autorisation préalable du propriétaire.

Tout exploitant ou propriétaire d'un bateau à passagers en stationnement doit supporter sur son bateau:

- a) la circulation du personnel de navigation, soit pour atteindre d'autres bateaux, soit pour effectuer des manœuvres, le passage ou l'attache des amarres des autres bateaux placés bord à bord;
- b) le passage des ouvriers employés au chargement ou au déchargement desdits bateaux.

Il est interdit d'utiliser des pneus ou autres objets non flottants comme défenses amovibles.

Les conducteurs sont tenus d'exécuter immédiatement les ordres qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes désignées à l'article 5 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation pour tout ce qui concerne notamment l'emplacement, la durée et l'amarrage des bateaux.

Dans le cadre de leurs missions, les agents de l'autorité gestionnaire sont notamment habilités à sommer tout véhicule, bâtiment, établissement et matériel flottant qui serait stationné en contravention avec les dispositions du présent règlement de quitter les lieux. En cas de nécessité, les agents de l'autorité gestionnaire peuvent requérir l'assistance des agents de la force publique.

#### **Art. 8.**

Les propriétaires de bâtiments qui veulent, en dehors des périodes d'exploitation et sans préjudice de l'article 10.02 du règlement de police pour la navigation de la Moselle, laisser stationner ou amarrer à titre permanent ou quasi permanent leurs bâtiments aux infrastructures d'accostage quais, embarcadères ou aux aires de stationnement doivent en obtenir l'autorisation du Ministre le Ministre des Transports.

En cas de crue et notamment lorsque le niveau des eaux menace de dépasser la marque de crue III telle que définie au règlement de police pour la navigation de la Moselle, l'exploitant est tenu de veiller à ce que son bateau rejoigne en temps opportun un port de refuge.

### **Chapitre V: Infrastructures d'accostage**

#### **Aménagement et exploitation des infrastructures d'accostage**

#### **Art. 9.**

Aménagement et sécurité d'exploitation des infrastructures d'accostage :

Nul ne pourra aménager ou exploiter des infrastructures d'accostage qu'après y avoir été autorisé par le Ministre le Ministre des Transports. Les infrastructures d'accostage doivent être exploitées et entretenues par leurs propriétaires de manière à ne pas entraver les conditions d'exploitation de la

voie d'eau.

Il est interdit :

- a) ~~d'entraver l'exploitation des infrastructures d'accostage ainsi que de modifier, dégrader, enlever ou détruire les équipements et matériel servant à leur exploitation ou entretien ;~~
- b) ~~d'entraver l'accostage ou d'altérer l'immobilisation des bâtiments aux infrastructures d'accostage.~~

~~Sont seuls autorisés à accéder ou à circuler sur les quais les véhicules et les personnes obligés de s'y rendre pour les besoins de l'exploitation ou pour des raisons de service.~~

L'Etat assume l'entretien et l'aménagement des infrastructures d'accostage publiques et de ses équipements.

Sans préjudice des compétences d'autres autorités étatiques et communales, la gestion des infrastructures d'accostage publiques est assurée par le Service de la navigation.

La gestion des infrastructures d'accostage comporte :

- a) la surveillance systématique de l'état conforme des infrastructures ;
- b) l'organisation de l'exploitation des infrastructures et la surveillance de l'utilisation conforme ;
- c) la mise en place, l'exploitation et l'entretien des équipements de service tels que bornes de distribution d'électricité et d'eau ainsi que les stations de réception des déchets.

L'exploitation des infrastructures d'accostage publiques et de leurs équipements peut être confiée par le Ministre à des personnes physiques ou morales de droit public ou privé ou à d'autres prestataires de services.

## **Chapitre VI : Utilisation des infrastructures d'accostage**

### **Dispositions applicables à toutes les infrastructures d'accostage**

#### **Art. 10. Utilisation des infrastructures**

##### **A) Utilisation des débarcadères Prescriptions générales**

Chacun est tenu à se comporter raisonnablement et prudemment, de sorte à ne pas mettre en danger des personnes ou des biens, à ne pas causer des dommages ou des préjudices, ou encore à ne pas causer à autrui des gênes pouvant indisposer celui-ci outre mesure.

Les dispositifs d'amarrage devront être de nature à éviter le désamarrage inopiné du bateau. L'utilisation des infrastructures d'accostage et de ses équipements se fait aux propres risques et périls et ne doivent causer aucune gêne à l'exploitation des infrastructures.

Les manœuvres d'accostage et le stationnement doivent s'effectuer de sorte à ce que les ouvrages tels que les quais, les berges et talus de berges et les installations ne soient ni abimés, ni dégradés.

L'accostage et le stationnement aux infrastructures d'accostage se fait sous la responsabilité des conducteurs. Ils sont tenus de veiller à tout moment et en toutes circonstances à la sécurité

d'exploitation et à ce que leur bateau, l'équipage ou les passagers ne causent pas de dommages aux infrastructures ou à d'autres utilisateurs.

Sont seuls autorisés à accéder ou à circuler sur les infrastructures d'accostage le personnel naviguant, les passagers, les services d'exploitation et de secours ainsi que les personnes ayant un lien avec les bateaux y stationnant.

La pêche à partir des quais d'accostage publics est tolérée pour autant qu'il n'y ait pas de bateaux venant à l'accostage. Dès qu'un bateau entame une manœuvre d'accostage le pêcheur devra laisser la place aux bateaux. La baignade est interdite au droit des infrastructures d'accostage.

Il est interdit :

- a) d'occuper une infrastructure d'accostage d'une manière illicite ou sans titre;
- b) d'entraver l'exploitation des infrastructures d'accostage ainsi que de modifier, dégrader, enlever ou détruire les équipements et matériel servant à leur exploitation ou entretien;
- c) d'entraver l'accostage ou d'altérer l'immobilisation des bâtiments aux infrastructures d'accostage ;
- d) de placer un obstacle (amarres, cordes électriques, tuyaux d'eau, annexes) sur les terres pleins ou les pontons d'accostage susceptible d'entraver le passage ou de créer un danger de chute ;
- e) de placer sur les infrastructures des publicités non autorisées ;
- f) de déposer des ordures ou des matières quelconques sur les infrastructures d'accostage ou dans les eaux de la Moselle.

Le stationnement et l'amarrage ne doivent en aucun cas mettre en danger ou gêner la circulation des personnes, des véhicules, des bâtiments, ainsi que des établissements et matériels flottants.

Le stationnement à couple est interdit, sauf autorisation exceptionnelle.

Les bateaux pourront avoir recours aux fournitures et services éventuellement disponibles, sous réserve de respecter les conditions de fourniture. En cas de coupure ou d'interruption de service, la responsabilité du gestionnaire ne pourra être recherchée, ou engagée et une telle situation ne pourra donner lieu à aucune indemnisation.

Le conducteur, respectivement son remplaçant devra veiller en permanence à ce que les activités tant sur le terre-plein que sur le bateau ou l'établissement flottant n'apportent aucune nuisance visuelle, sonore ou olfactive susceptible de porter atteinte à l'ordre public. Sauf urgence, l'exécution des travaux et réparations susceptibles d'affecter la sécurité ou l'ordre public est interdite.

Pendant le stationnement, l'usage des groupes électrogènes est interdit lorsque des bornes de distribution d'électricité terrestres sont disponibles.

Le conducteur, respectivement l'exploitant du bateau à passagers doivent veiller à ce que les voies d'accès directes aux bateaux tels que passerelles et escaliers présentent toutes garanties de sécurité.

Le conducteur, respectivement l'exploitant du bateau à passagers doit veiller à l'évacuation conforme de ses déchets.

### **A)B) Utilisation des débarcadères pontons d'accostage**

Les bateaux ne peuvent embarquer respectivement débarquer des passagers qu'aux installations d'accostage désignées dans l'autorisation visée à l'article 3. Des dérogations peuvent

exceptionnellement être accordées par le Service de la Navigation navigation.

Sauf disposition habilitante ~~consignée dans le permis~~, ces bateaux ne doivent stationner aux pontons d'accostage débarcadères que le temps nécessaire à l'embarquement et au débarquement des passagers ainsi qu'au chargement et déchargement des marchandises.

### **B)C) Utilisation des infrastructures d'accostage publiques quais publics**

L'occupation des quais publics doit se limiter au temps nécessaire pour embarquer et débarquer des passagers, à moins que le permis visé à l'article 3 n'en dispose autrement.

~~Lorsqu'ils effectuent des transports reconnus publics et réguliers, les bateaux à passagers circulant sous le couvert du permis d'exploitation visé à l'article 3 jouissent des priorités d'utilisation des quais publics dont fait état l'acte d'approbation. Dans ces cas, ils ne peuvent embarquer et débarquer des passagers qu'aux seuls quais publics et ne sont autorisés à occuper prioritairement que les sections de quai désignées dans l'acte d'approbation.~~

~~A condition que les circonstances locales le permettent, le permis d'exploitation visé à l'article 3 peut, pour la période d'exploitation du bateau, accorder un droit d'utilisation privative pour une section déterminée de quai public.~~

~~Elle peut concerner au maximum un tiers de la longueur totale de quai disponible.~~

A condition que les circonstances locales le permettent :

- les bateaux à passagers effectuant des transports reconnus réguliers circulant sous le couvert du permis d'exploitation visé à l'article 3 jouissent des priorités d'utilisation des quais publics dont fait état l'acte d'approbation. Dans ces cas, ils ne peuvent embarquer et débarquer des passagers qu'aux infrastructures d'accostage désignées dans le permis d'exploitation.
- l'autorité gestionnaire peut accorder des utilisations prioritaires en dehors des droits déterminés dans le cadre du permis d'exploitation visé à l'article 3.
- le permis d'exploitation visé à l'article 3 peut, pour la période d'exploitation du bateau, accorder un droit d'utilisation privative pour une section déterminée de quai public. La concession d'utilisation privative ne peut concerner au maximum un tiers de la longueur totale de quai disponible. Le bénéficiaire d'un droit d'utilisation privative est tenu d'assurer le nettoyage du linéaire de quai et du terre-plein correspondant.

~~Le dernier tiers du quai est soumis à gestion communale. Abstraction faite des utilisations spécifiques pour les besoins communaux, l'utilisation de ce tiers peut être intégrée dans le mode d'exploitation prioritaire spécifié ci-après.~~

~~Une utilisation prioritaire concédée conformément aux dispositions de l'article 5 suivant un horaire et pour des durées déterminées ne peut porter que sur le deuxième tiers de la longueur totale du quai. La section de quai réservée à ce mode d'exploitation pourra, pour le cas où une utilisation privative n'a pas été accordée et à condition que les circonstances locales le permettent exceptionnellement être allongée.~~

~~Les différentes sections de quais seront signalées en conséquence.~~

Les demandes en rapport avec une utilisation prioritaire, privative ou particulière d'une

infrastructure d'accostage publique sont à adresser en temps opportun au Ministère ayant les Transports dans ses attributions à l'autorité gestionnaire.

L'inventaire des infrastructures d'accostage publiques des quais publics est arrêté par le Ministre le Ministre des Transports.

L'exploitation des quais publics est assurée par le Service de la Navigation.

Le Ministre des Transports peut faire dépendre des résultats d'une soumission publique, l'octroi des autorisations visant une utilisation privative ou prioritaire d'infrastructures d'accostage publiques.

## **Chapitre VII : Equipement et sécurité d'exploitation**

### **Construction et équipement**

#### **Art. 11.**

Les bateaux à passagers immatriculés et circulant au Grand-Duché de Luxembourg doivent être construits et grés conformément aux dispositions réglementaires en matière de reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de navigation intérieure ainsi que conformément aux dispositions afférentes prévues au règlement de police pour la navigation de la Moselle et au règlement grand-ducal sur les prescriptions techniques.

Tout bateau à passagers doit porter en un endroit bien apparent l'indication du nombre maximal de passagers autorisés.

L'accès des personnes non autorisées aux pontons d'accostage débarcadères doit être interdit moyennant signalisation appropriée.

### **Embarquement et débarquement**

#### **Sécurité et facilité d'embarquement et de débarquement**

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

Les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers ainsi que d'avitaillement sont effectuées sous la pleine et entière responsabilité du conducteur et de l'exploitant.

Le personnel des bateaux à passagers doit surveiller les opérations d'embarquement et de débarquement.

Le conducteur d'un bateau à passagers doit, en cours de route et pendant les opérations d'embarquement et de débarquement, se trouver à bord.

Lorsque l'embarquement ou le débarquement des passagers doit se faire au moyen de ponts mobiles passerelles d'embarquement, la construction doit répondre aux prescriptions de la norme « EN 14206 :2003 Bateaux de navigation intérieure - Passerelles d'embarquement pour bateaux à passagers ». Les ponts doivent avoir une largeur d'au moins 60 centimètres et être garnis des deux côtés de garde-corps. La rambarde doit être aménagée de telle sorte que les enfants ne puissent tomber au travers. L'accès des passagers aux pontons pour l'embarquement n'est autorisé qu'après l'amarrage complet du bateau et ne peut s'effectuer qu'après le débarquement des passagers voulant quitter le bateau.

L'accès des personnes non autorisées aux passerelles d'embarquement pontons d'accostage doit être

empêché par des moyens appropriés.

Les opérations d'embarquement et de débarquement nocturnes effectués pendant la nuit doivent être éclairées efficacement au moyen d'installations fixées sur la rive ou sur le bateau.

## Navigation

### Art. 13.

~~Les opérations de navigation doivent être suspendues dès que la sécurité de l'exploitation ne peut plus être assurée.~~

L'exploitation des bateaux à passagers doit être suspendue dès que la sécurité ne se trouve plus assurée.

Les bateaux à passagers qui ne naviguent pas au radar doivent s'arrêter dès que, compte tenu d'une diminution de visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments ou des circonstances locales, le voyage ne peut être poursuivi sans danger.

Les bateaux à passagers ayant des passagers à bord ne doivent pas naviguer à couple; ils ne doivent ni remorquer ni se faire remorquer, sauf dans le cas où le déhalage d'un bâtiment le nécessite.

Les bateaux ne possédant pas leurs propres moyens de propulsion ne sont pas admis au transport de passagers à titre onéreux.

### Art. 14.

Il est interdit à toute personne étrangère au service de s'introduire sans permission spéciale dans l'emplacement de l'appareil moteur du bateau où dans les lieux dont l'accès est interdit moyennant indication.

Les bateaux à passagers ne doivent pas être chargés au delà de l'enfoncement qui correspond à la limite maximale des marques d'enfoncement.

Il est interdit de transporter un nombre de passagers supérieur à celui affiché à bord.

## Equipage

### Art. 15.

L'équipage qui doit en vertu du règlement de police pour la navigation de la Moselle se trouver à bord des bateaux à passagers circulant sur la Moselle, doit en nombre et qualification être conforme aux prescriptions réglementaires en matière de reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de navigation intérieure.

Le conducteur d'un bateau à passagers doit être titulaire :

1) soit d'un certificat valable délivré par l'autorité compétente d'un Etat membre conformément à la directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bâtiments de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté.

2) soit d'une patente de batelier du Rhin délivrée conformément aux dispositions de la Convention

révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim, le 17 octobre 1868 ou d'un document en tenant lieu reconnu par le Ministre ~~le Ministre des Transports~~.

Un deuxième membre de l'équipage doit être capable de remplacer le conducteur et être familiarisé avec la commande des machines.

~~Le conducteur d'une menue embarcation effectuant un transport rémunéré de personnes doit être titulaire d'un certificat de capacité reconnu par le Ministre des Transports. Les dispositions relatives à l'équipage d'une telle embarcation sont fixées par le permis prévu à l'article 3 en fonction des facilités de conduite et de commande du moteur de propulsion.~~ exerce l'autorité à bord des bateaux; il veille au maintien de la sécurité et de l'ordre et est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement.

L'équipage doit connaître les comportements à adopter pour garantir la sécurité des passagers et avoir une connaissance du maniement des équipements de sécurité. Tous les membres de l'équipage doivent savoir nager et avoir des notions de sauvetage. Le conducteur doit être en possession d'un brevet de secouriste reconnu par l'Etat. A bord des bateaux transportant des passagers, il est obligatoire qu'un membre d'équipage autre que le conducteur soit détenteur d'un brevet de secouriste reconnu par l'Etat.

Les membres de l'équipage doivent s'abstenir de consommer des boissons alcoolisées ou autres substances capiteuses endéans les huit heures précédant le service et pendant le service même à bord d'un bateau à passagers.

~~Le conducteur exerce l'autorité à bord des bateaux; il veille au maintien de la sécurité et de l'ordre et est responsable de l'observation des dispositions du présent règlement.~~

#### **Art. 16.**

Le présent règlement s'applique aux bateaux à passagers immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg et y circulant.

Les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 18 s'appliquent également aux bateaux à passagers immatriculés dans un autre Etat.

Lorsqu'un bateau à passagers immatriculé dans un autre Etat effectue un transport intérieur, les articles 3, 4, 12, 13, 14, 15 et 18 sont applicables en outre.

Les articles 7, 8, 9, 10 et 18 s'appliquent à tout usager de la voie d'eau.

Les menues embarcations immatriculées au Grand-Duché de Luxembourg et exploitées à des fins lucratives sur la Moselle ~~exécutent un transport rémunéré de personnes~~ sont soumises aux dispositions du présent règlement dès lors que des passagers se trouvent à bord.

Le conducteur d'une menue embarcation exploitée à des fins lucratives doit être titulaire d'un certificat de capacité reconnu par le Ministre. Les dispositions relatives à l'équipage d'une telle embarcation sont fixées par le permis prévu à l'article 3 en fonction des facilités de conduite et de commande du moteur de propulsion.

### **Sanctions**

#### **Art. 17.**

Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des

sports nautiques et de la natation.

Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents du Service de la ~~Navigation~~ navigation conformément aux dispositions de l'article 12 de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

### Disposition financière

#### Art. 18

L'utilisation des bornes de distribution énergétique installées sur les lieux d'accostage publiques de la Moselle est soumise au paiement d'une redevance d'utilisation.

La redevance d'utilisation est calculée en fonction de l'énergie consommée (KWH) et du taux tarifaire (Euros/KWh) appliqué. Le taux tarifaire se compose du prix d'achat de l'électricité et du taux de participation aux frais d'exploitation des bornes de distribution.

Le Service de la navigation est chargé de la perception des redevances d'utilisation au profit de l'Etat.

### Disposition abrogatoire

#### Art. 1819.

Le règlement grand-ducal du ~~30 décembre 1992~~ 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle est abrogé.

### Disposition finale

#### Art. 1920.

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

Le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures,

François Bausch

~~Le Ministre de l'Intérieur,~~

Le Ministre de la Sécurité Intérieure,

Etienne Schneider



## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Avant-projet de règlement grand-ducal concernant le transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures sur la Moselle.
Ministère initiateur :	Ministère du Développement Durable et des Infrastructures Département des Transports
Auteur(s) :	Max Nilles – Conseiller de Direction
Téléphone :	247-84957
Courriel :	max.nilles@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	L'objectif du règlement grand-ducal sous objet est d'augmenter l'efficacité et d'harmoniser les conditions d'utilisation de l'ensemble des infrastructures d'accostage de la rive luxembourgeoise de la Moselle et de réaménager des dispositions nationales régissant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de la Sécurité intérieure (MSécint).
Date :	14/08/2014



## Mieux légiférer

1

Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

3

Le principe « Think small first » est-il respecté ?

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

4

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?

Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

5

Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Oui  Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

15 (demandes d'autorisation supplémentaires) X 3 heures  
X45 Eur/h=2025Eur.

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui  Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

Clarification concernant l'utilisation de l'ensemble des infrastructures d'accostage de la rive luxembourgeoise de la Moselle, ainsi qu'en matière de transport de personnes sur la Moselle.  
Abrogation de doublons d'autorisations pour le domaine public fluvial

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui  Non  N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



### Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

### Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du  
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

---

## Fiche financière

**jointe à l'avant-projet de règlement grand-ducal du XXX concernant le transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures d'accostage sur la Moselle.**

---

L'avant-projet de règlement grand-ducal du XXX concernant le transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures d'accostage sur la Moselle a comme objectif :

- a) de réglementer les conditions d'exploitation et d'utilisation des infrastructures d'accostage de la Moselle.
- b) d'améliorer la sécurité d'exploitation des bateaux et infrastructures d'accostage dans le cadre du transport de personnes sur la Moselle

Comme certaines prestations (concession des droits d'utilisation privatives et prioritaires, mise à disposition des équipements de service) seront soumises à des taxes et redevances dès que le projet de loi sur le domaine public fluvial entre en vigueur, l'impact financier du présent avant-projet de règlement grand-ducal est globalement positif.

Au niveau des dépenses, l'impact porte sur les besoins en personnel et en matériel au niveau des équipements de service des infrastructures d'accostage publics.

### **A) Besoins en ressources humaines**

Les activités régaliennes (délivrance des permis d'exploitation, des actes d'approbation et des certificats de conformité) seront en principe traitées par les agents actuels du SN.

Les activités en rapport avec la gestion des équipements de service devraient être confiées à des prestataires externes spécialisés. Les dépenses pour l'engagement d'une société spécialisée peuvent être estimées à 6000 € par année.

### **B) Besoins en matériel**

Des investissements en termes d'équipements sont nécessaires pour la mise en place des équipements de service (bornes d'électricité énergétique) sur les infrastructures publiques d'accostage.

- Quai Wasserbillig	Déjà réalisé
- Quai Grevenmacher	Déjà réalisé
- Quai Remich	15000 €
- Lieu de stationnement Remich	50000 €
- Quai Schengen	15000 €

**C) Recettes :**

La délivrance des permis d'exploitation et des actes d'approbation sera soumise au paiement de taxes au profit du trésor dès que le projet de loi sur le domaine public fluvial sera mis en vigueur.

L'utilisation des équipements de service (bornes d'électricité) sera également soumise à une redevance d'utilisation perçue par le Service de la navigation au profit du trésor.

L'impact des recettes au moment de la première année d'entrée en vigueur de la loi sur la gestion du domaine public fluvial peut être estimé comme suit :

- Délivrance des permis d'exploitation et des actes d'approbation	2000,00 €
- Redevance pour l'attribution d'un créneau d'accostage prioritaire des infrastructures publiques de stationnement par longueur de quai.	20 000,00 €
- Redevance pour un usage temporaire privatif des infrastructures publiques de stationnement par longueur de quai et par heure.	4 000,00 €
- Redevance d'utilisation des équipements de service	35000,00 €
Total :	71000,00 €