

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

**RECUEIL DE LEGISLATION**

A — N° 73

26 avril 2006

Sommaire

Règlement grand-ducal du 7 avril 2006 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage. ....	page 1366
Règlement grand-ducal du 19 avril 2006 modifiant l'article 13 du règlement grand-ducal du 21 décembre 2001 portant application de la directive 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments .....	1368
Règlement grand-ducal du 19 avril 2006 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides .....	1370
Règlement ministériel du 20 avril 2006 concernant la réglementation et la signalisation routières sur les CR119, CR122, CR126, CR126A et CR132 à l'occasion de la course cycliste «82 <sup>e</sup> Grand Prix François Faber» à Rameldange, samedi le 29 avril 2006 .....	1374
Règlement ministériel du 20 avril 2006 concernant la réglementation et la signalisation routières sur les CR134, CR135, CR137, CR137D, CR139 et sur le chemin vicinal n°12 (Commune de Mompach), à l'occasion de la course cyclable «19 <sup>e</sup> Grand Prix Ostfenster» à Berbourg, en date du 30 avril 2006 .....	1375
Règlement ministériel du 20 avril 2006 concernant la réglementation et la signalisation routières sur le CR185 entre Sandweiler et Neuhausgen .....	1375
Règlement ministériel du 20 avril 2006 concernant la réglementation et la signalisation routières sur la route N12 et le CR314 à Eschdorf, à l'occasion de la course internationale «European Hill Race», les 30 avril et 1 <sup>er</sup> mai 2006 .....	1376

**Règlement grand-ducal du 7 avril 2006 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage.**

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

Vu l'article 9 de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage;

Vu la décision 2005/673/CE du Conseil du 20 septembre 2005 modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE;

Vu les avis de la Chambre de Commerce;

L'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement, de Notre Ministre de la Santé et de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 17 mars 2003 relatif aux véhicules hors d'usage est modifié comme suit:

a) Il est ajouté un premier alinéa nouveau formulé comme suit:

«Les établissements ou entreprises effectuant des opérations de traitement ainsi que des opérations de stockage temporaires ou à demeure doivent disposer d'une autorisation au titre de la loi modifiée du 17 juin 1994 et, le cas échéant, de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. L'autorisation doit comprendre toutes les conditions nécessaires au respect des exigences visées aux alinéas 2 et 3.»

b) La phrase introductive de l'alinéa premier qui devient le deuxième alinéa est modifiée comme suit:

«Sans préjudice d'autres dispositions en matière de santé et d'environnement, ces établissements ou entreprises doivent se conformer aux exigences de la loi modifiée du 17 juin 1994 et satisfaire aux obligations suivantes, conformément à l'annexe I:».

c) Les deuxième et troisième alinéas deviennent respectivement les troisième et quatrième alinéas.

**Art. 2.** L'Annexe II du même règlement est remplacée par l'annexe du présent règlement.

**Art. 3.** Notre Ministre de l'Environnement, Notre Ministre de la Santé et Notre Ministre des Transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre de l'Environnement,  
Le Ministre des Transports,  
Lucien Lux*

Palais de Luxembourg, le 7 avril 2006.  
**Henri**

*Le Ministre de la Santé,  
Mars Di Bartolomeo*

**ANNEXE**

«ANNEXE II

Matériaux et composants exemptés des mesures visées à l'article 5 paragraphe 2

<i>Matériaux et composants</i>	<i>Portée et date d'expiration de l'exemption</i>	<i>Etiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés</i>
<i>Plomb comme élément d'alliage</i>		
1. Acier destiné à l'usage et acier galvanisé contenant jusqu'à 0,35% de plomb en poids		
2. a) Aluminium destiné à l'usage contenant jusqu'à 1,5% de plomb en poids	1 <sup>er</sup> juillet 2008	
2. b) Aluminium destiné à l'usage contenant jusqu'à 0,4% de plomb en poids		
3. Alliage de cuivre contenant jusqu'à 4% de plomb en poids		
4. Coussinets et bagues	1 <sup>er</sup> juillet 2008	

<b>Matériaux et composants</b>	<b>Portée et date d'expiration de l'exemption</b>	<b>Étiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés</b>
<i>Plomb et composés de plomb dans des composants</i>		
5. Batteries		X
6. Amortisseurs		X
7. a) Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les applications de transport des fluides et de transmission, contenant jusqu'à 0,5% de plomb en poids	1 <sup>er</sup> juillet 2006	
7. b) Liants pour élastomères utilisés dans les applications de transmission, contenant jusqu'à 0,5% de plomb en poids		
8. Soudure dans les cartes de circuits imprimés et autres applications électriques		X (1)
9. Cuivre dans les matériaux de friction pour garnitures de freins contenant plus de 0,4% de plomb en poids	1 <sup>er</sup> juillet 2007	X
10. Sièges de soupape	Types de moteurs mis au point avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2003: 1 <sup>er</sup> juillet 2007	
11. Composants électriques contenant du plomb, insérés dans une matrice en verre ou en céramique, sauf verre des ampoules et glaçure des bougies		X (2) (pour composants autres que piézoélectriques dans les moteurs)
12. Initiateurs pyrotechniques	Véhicules réceptionnés avant le 1 <sup>er</sup> juillet 2006 et pièces de rechange pour ces véhicules	
<i>Chrome hexavalent</i>		
13. a) Revêtements anticorrosion	1 <sup>er</sup> juillet 2007	
13. b) Revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis	1 <sup>er</sup> juillet 2008	
14. Réfrigérateurs à absorption dans les autocaravanes		X
<i>Mercur</i>		
15. Mercure dans les lampes à décharge et les écrans d'affichage		X
<i>Cadmium</i>		
16. Pâtes pour couches épaisses	1 <sup>er</sup> juillet 2006	
17. Batteries pour véhicules électriques	À compter du 31 décembre 2008, les batteries NiCd ne pourront être mises sur le marché qu'en tant que pièces de rechange pour des véhicules commercialisés avant cette date	X
18. Composants optiques dans matrices en verre, utilisés dans les systèmes d'assistance à la conduite	1 <sup>er</sup> juillet 2007	X

- (1) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 11, le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.
- (2) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 8, le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.»

**Notes:**

- Une valeur maximale de concentration de 0,1% en poids de plomb, de chrome hexavalent et de mercure et de 0,01% en poids de cadmium est tolérée dans un matériau homogène.
- La réutilisation de parties de véhicules qui étaient déjà sur le marché à la date d'expiration d'une exemption est autorisée sans limitation puisque cette réutilisation n'est pas couverte par les dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a) de la directive 2000/53/CE.

**Règlement grand-ducal du 19 avril 2006 modifiant l'article 13 du règlement grand-ducal du 21 décembre 2001 portant application de la directive 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments.**

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

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit;

Vu la directive 2000/14/CE du Parlement Européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments;

Vu la directive 2005/88/CE du Parlement Européen et du Conseil du 14 décembre 2005 modifiant la directive 2000/14/CE précitée;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Vu l'avis de la Chambre des Employés Privés;

Vu l'avis de la Chambre de Travail;

L'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Conférence des Présidents de la Chambre des Députés;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 13 du règlement grand-ducal du 21 décembre 2001 portant application de la directive 2000/14/CE du Parlement Européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments, le tableau est remplacé comme suit:

«Type de matériel	Puissance nette installée P, en kW Puissance électrique P <sub>el</sub> en kW <sup>(1)</sup> Masse m de l'appareil, en kg Largeur decoupe L, en cm	Niveau admissible de puissance acoustique en dB/1 pW	
		Phase I à compter du 3 janvier 2002	Phase II à compter du 3 janvier 2006
Engins de compactage (rouleaux compacteurs vibrants et plaques et pilonneuses vibrantes)	$P \leq 8$	108	105 <sup>(2)</sup>
	$8 < P \leq 70$	109	106 <sup>(2)</sup>
	$P > 70$	$89 + 11 \lg P$	$86 + 11 \lg P$ <sup>(2)</sup>
Bouteurs, chargeuses, chargeuses-pelleteuses sur chenilles	$P \leq 55$	106	103 <sup>(2)</sup>
	$P > 55$	$87 + 11 \lg P$	$84 + 11 \lg P$ <sup>(2)</sup>

«Type de matériel	Puissance nette installée P, en kW Puissance électrique P <sub>el</sub> en kW <sup>(1)</sup> Masse m de l'appareil, en kg Largeur decoupe L, en cm	Niveau admissible de puissance acoustique en dB/1 pW	
Bouteurs, chargeuses, chargeuses-pelleteuses sur roues, tombereaux, niveleuses, compacteurs de remblais et de déchets de type chargeuse, chariots élévateurs en porte-à-faux à moteur à combustion interne, grues mobiles, engins de compactage (rouleaux compacteurs non vibrants), finisseurs, groupes de puissance hydraulique	$P \leq 55$	104	101 <sup>(2) (3)</sup>
	$P > 55$	$85 + 11 \lg P$	$82 + 11 \lg P$ <sup>(2) (3)</sup>
Pelles, monte-matériaux, treuils de chantier, motobineuses	$P \leq 15$	96	93
	$P > 15$	$83 + 11 \lg P$	$80 + 11 \lg P$
Brise-béton et marteaux-piqueurs à main	$m \leq 15$	107	105
	$15 < m < 30$	$94 + 11 \lg m$	$92 + 11 \lg m$ <sup>(2)</sup>
	$m \geq 30$	$96 + 11 \lg m$	$94 + 11 \lg m$
Grues à tour		$98 + \lg P$	$96 + \lg P$
Groupes électrogènes de soudage et de puissance	$P_{el} \leq 2$	$97 + \lg P_{el}$	$95 + \lg P_{el}$
	$2 < P_{el} \leq 10$	$98 + \lg P_{el}$	$96 + \lg P_{el}$
	$10 > P_{el}$	$97 + \lg P_{el}$	$95 + \lg P_{el}$
Motocompresseurs	$P \leq 15$	99	97
	$P > 15$	$97 + 2 \lg P$	$95 + 2 \lg P$
Tondeuses à gazon, coupe-gazon/coupe-bordures	$L \leq 50$	96	94 <sup>(2)</sup>
	$50 < L \leq 70$	100	98
	$70 < L \leq 120$	100	98 <sup>(2)</sup>
	$L > 120$	105	103 <sup>(2)</sup>

(1) P<sub>el</sub> pour les groupes électrogènes de soudage: courant de soudage conventionnel multiplié par le voltage de charge conventionnel pour la plus faible valeur du taux de travail donnée par le fabricant.

P<sub>el</sub> pour les groupes électrogènes de puissance: énergie primaire selon la norme ISO 8528-1:1993, point 13.3.2.

(2) Les chiffres de la phase II sont indicatifs uniquement pour les types de matériels suivants:

- rouleaux compacteurs à conducteur à pied,
- plaques vibrantes (> 3 kW),
- pilonneuses vibrantes,
- bouteurs (sur chenilles d'acier),
- chargeuses (sur chenilles d'acier > 55 kW),
- chariots élévateurs en porte-à-faux à moteur à combustion interne,
- finisseurs équipés d'une poutre lisseuse comportant un dispositif de compactage,
- brise-béton et marteaux-piqueurs à main à moteur à combustion interne (15 < m < 30)
- tondeuses à gazon, coupe-gazon/coupe-bordures.

Les chiffres définitifs dépendront de la modification de la directive à la suite du rapport visé à l'article 20, paragraphe 1. En l'absence de modification, les chiffres de la phase I resteront applicables durant la phase II.

(3) Pour les grues mobiles monomoteurs, les chiffres de la phase I demeurent applicables jusqu'au 3 janvier 2008. Au-delà de cette date, les chiffres de la phase II s'appliquent.

Le niveau de puissance acoustique admissible est arrondi par défaut ou par excès au nombre entier le plus proche (pour moins de 0,5, l'entier inférieur; pour 0,5 ou plus, l'entier supérieur).»

**Art. 2.** Notre Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Le Ministre de l'Environnement,  
**Lucien Lux**

Genève, le 19 avril 2006.  
**Henri**

**Règlement grand-ducal du 19 avril 2006 modifiant le règlement grand-ducal  
modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides.**

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

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère;

Vu le règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides;

Vu la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

L'avis de la Chambre des Métiers ayant été demandé;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement, de Notre Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur, de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre de la Santé et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides est modifié comme suit:

a. A l'article 1<sup>er</sup>, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Pour diminuer les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains combustibles liquides dérivés du pétrole, l'utilisation de ces combustibles sur le territoire luxembourgeois, dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et dans les zones de prévention de la pollution est subordonnée au respect d'une teneur maximale en soufre.

Toutefois, les valeurs limites de la teneur en soufre fixées par le présent règlement pour certains combustibles liquides dérivés du pétrole ne s'appliquent pas aux:

- a) combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais;
- b) combustibles destinés à être traités avant la combustion définitive;
- c) combustibles destinés à être traités dans les raffineries;
- d) combustibles utilisés et mis sur le marché dans les régions ultrapériphériques de la Communauté, sous réserve que les Etats membres concernés garantissent que, dans ces régions:
  - les normes de qualité de l'air sont respectées,
  - les fiouls lourds ne sont pas utilisés si leur teneur en soufre dépasse 3% en masse;
- e) combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires. Toutefois, ces navires doivent être exploités d'une manière compatible avec le présent règlement, dans la mesure où cela est raisonnable et possible et en adoptant des mesures appropriées qui n'entravent pas les opérations ou les capacités opérationnelles de tels navires;
- f) utilisations de combustibles à bord d'un navire qui sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;
- g) utilisations de combustibles à bord d'un navire rendues nécessaires par une avarie survenue à ce navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables soient prises après l'avarie pour empêcher ou réduire les émissions excédentaires et que des mesures soient adoptées dès que possible pour réparer l'avarie. Cette disposition ne s'applique pas si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement;
- h) combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des technologies de réduction des émissions conformément à l'article 4 quater.»

b. A l'article 2, point 1), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«– tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 51 à 2710 19 69, ou;»

c. A l'article 2, point 2), le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«– tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 ou 2710 19 49, ou

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, dont moins de 65% en volume (pertes comprises) distillent à 250° C et dont au moins 85% en volume (pertes comprises) distillent à 350° C selon la méthode ASTM D86.»

d. A l'article 2, le point 3) est remplacé comme suit:

- «3) combustible marin, tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un navire/bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217;
- 3 bis) diesel marin, tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMB et DMC dans le tableau I de la norme ISO 8217;

- 3 ter) gas-oil marin, tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMX et DMA dans le tableau I de la norme ISO 8217;
- 3 quater) convention MARPOL, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;
- 3 quinquies) annexe VI de la convention MARPOL, l'annexe intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires», qui a été ajoutée à la convention MARPOL par le protocole de 1997;
- 3 sexies) zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, les zones maritimes définies comme telles par l'OMI, au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL;
- 3 septies) navires à passagers, les navires transportant plus de douze passagers, un passager étant toute personne autre que:
- i) le capitaine et les membres de l'équipage ou une autre personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire et à son service; et
  - ii) un enfant âgé de moins d'un an;
- 3 octies) services réguliers, une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes ports, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale:
- i) suivant un horaire publié; ou
  - ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire;
- 3 nonies) navire de guerre, un navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire;
- 3 decies) navires à quai, les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de la Communauté lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises;
- 3 undecies) bateau de navigation intérieure, un bateau destiné en particulier à être utilisé sur une voie de navigation intérieure tel que défini dans le règlement grand-ducal du 30 janvier 1985 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, y compris tous les bateaux munis:
- i) d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure, tel que défini dans le règlement précité;
  - ii) d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin;
- 3 duodecies) mise sur le marché, la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, en un point quelconque des zones relevant de la juridiction des Etats membres, contre paiement ou à titre gratuit, de combustibles marine destinés à être utilisés à bord. Ne sont visées ni la fourniture ni la mise à disposition de combustibles marins destinés à être exportés dans les citernes à cargaison d'un navire;
- 3 ter) technologies de réduction des émissions, un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, ou toute autre méthode technique qui soit contrôlable et applicable.»
- e. L'article 3 est remplacé par les dispositions suivantes:
- «1. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003, les fiouls lourds ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois si leur teneur en soufre dépasse 1% en masse.
2. i) Sous réserve d'une surveillance appropriée par l'administration de l'Environnement, ces exigences ne s'appliquent pas aux fiouls lourds utilisés:
- a) dans des installations de combustion qui relèvent du champ d'application de la réglementation relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion, et qui sont considérées comme des installations nouvelles au sens de cette réglementation et qui satisfont aux valeurs limites d'émission du dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe IV du règlement grand-ducal du 9 mai 2003 portant application de la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion et appliquées conformément à l'article 5 de ce règlement;
  - b) dans les installations de combustion qui relèvent de la réglementation visée au point a) et qui sont considérées comme des installations existantes au sens de cette réglementation, si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations de combustion sont inférieures ou égales à 1700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumées de 3% en volume à l'état sec et si, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008, les émissions de dioxyde de soufre en provenance des installations de



combustion relevant des dispositions de l'article 5 paragraphe 3, de ladite réglementation sont inférieures ou égales à celles résultant du respect des valeurs limites d'émissions fixées pour des installations nouvelles dans la partie A de l'annexe IV de cette dernière, et, le cas échéant, de l'application des articles 6, 8 et 9 de cette dernière;

- c) dans d'autres installations de combustion ne relevant pas des points a) ou b), si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations de combustion ne dépassent pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumées de 3% en volume à l'état sec;
  - d) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, se situe dans une limite qui ne dépasse pas 1.700 mg/Nm<sup>3</sup>. Cette disposition ne s'applique pas aux installations de combustion qui relèvent du point a), ni, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008, à celles qui relèvent du point b).
  - ii) Pour toute installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à la valeur limite spécifiée au paragraphe 1, le permis d'exploitation délivré au titre de l'article 13, point 3 de la loi modifiée du 13 juin relative aux établissements classés précise les limites d'émission autorisées.
- f. A l'article 4, les mots «y compris les gasoils à usage maritime» sont supprimés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010.
- g. Le règlement est complété par un article 4bis formulé comme suit:

**«Art. 4bis. Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés dans les zones de contrôle des émissions de SOx et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté.**

1. Les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 1,5% en masse ne doivent pas être utilisés dans les parties des mers territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SOx. Ces dispositions sont applicables à tous les navires battant pavillon luxembourgeois, y compris aux navires dont le voyage a débuté en dehors de la Communauté, conformément à l'échéancier dont question au paragraphe 2.
  2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux dates suivantes:
    - a) pour la zone de la mer Baltique visée dans la règle 14.3.a. de l'annexe VI de la Convention MARPOL: 11 août 2006;
    - b) pour la mer du Nord:
      - 12 mois après l'entrée en vigueur de la désignation de l'OMI, conformément aux procédures établies;
      - ou
      - 11 août 2007;
      - la date la plus précoce étant retenue,
    - c) pour toutes les autres zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SOx conformément à la règle 14.3.b. de l'annexe VI de la Convention MARPOL: douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation.
  3. A partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les combustibles marins ne doivent pas être utilisés, à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté, si leur teneur en soufre dépasse 1,5% en masse.
  4. A partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les livres de bord des navires doivent être correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible, pour autoriser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté.
  5. A partir de la date visée au paragraphe 2, point a), et conformément à la règle 18 de l'annexe VI de la Convention MARPOL, s'appliquent les exigences suivantes:
    - tenue d'un registre des fournisseurs locaux de combustible marin,
    - indication par le fournisseur de la teneur en soufre de tous les combustibles marins vendus sur le territoire national dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé signé par le représentant du navire destinataire,
    - prise de mesures appropriées contre les fournisseurs de combustible marins dont il a été démontré qu'ils livraient du combustible non conforme à ce qui figurait sur la note de livraison de soutes,
    - prise de mesures de régularisation pour mettre en conformité le combustible marin non conforme ainsi découvert.
  6. A partir de la date visée au paragraphe 2, point a), il est interdit de mettre sur le marché luxembourgeois du diesel marin dont la teneur en soufre dépasse 1,5% en masse.»
- h. Le règlement est complété par un article 4ter formulé comme suit:
- «Art. 4ter. Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les bateaux de navigation intérieure et par les navires à quai dans les ports de la Communauté.**
1. Avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2010, les bateaux/navires ci-après n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1% en masse:
    - a) les bateaux de navigation intérieure; et



- b) les navires à quai dans les ports de la Communauté, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

L'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible doit être inscrite dans les livres de bord des navires.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas:
- lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures;
  - aux bateaux de navigation intérieure titulaires d'un certificat attestant leur conformité à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1974, telle que modifiée, lorsque ces bateaux se trouvent en mer;
  - aux navires qui stoppent toutes les machines et se connectent au réseau électrique du littoral lorsqu'ils sont à quai dans les ports.
3. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, il est interdit de mettre sur le marché luxembourgeois des gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1% en masse.
- i. Le règlement est complété par un article 4quater formulé comme suit:

«Art. 4quater. **Essais et utilisation de nouvelles technologies de réduction des émissions**

- Peuvent être approuvés, le cas échéant en coopération avec d'autres Etats membres, des essais de technologies de réduction des émissions à bord des navires battant le pavillon luxembourgeois ou dans les zones maritimes relevant de la juridiction de ces Etats membres. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 4 bis et 4 ter n'est pas obligatoire, à condition que:
    - la Commission européenne et l'Etat du port concerné soient prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais,
    - les autorisations concernant les essais n'aient pas une durée supérieure à dix-huit mois,
    - tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai,
    - tous les navires concernés obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans le présent règlement,
    - des systèmes adéquats de gestion des déchets soient mis en place pour tous les déchets produits par les technologies de réduction des émissions tout au long de la période d'essai,
    - il y ait une évaluation des incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, tout au long de la période d'essai, et
    - l'intégralité des résultats soient transmis à la Commission et rendus publics dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.
  - En remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions prévues par les articles 4bis et 4ter, le recours à une technologie de réduction des émissions est autorisée, à condition que les navires concernés:
    - obtiennent continuellement des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées par le présent règlement, et
    - soient équipés d'un système de surveillance en continu des émissions, et
    - mettent clairement en évidence que les flux de déchets déversés dans les ports et estuaires clos n'ont pas d'impact sur les écosystèmes, en se fondant sur les critères communiqués par les autorités de l'Etat du port à l'OMI.»
- j. L'article 5 est complété par un paragraphe 1bis formulé comme suit:

«1bis. La teneur en soufre des combustibles marins doit être conforme aux dispositions pertinentes des articles 4bis et 4ter.

Chacune des méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection est utilisée en tant que de besoin:

- échantillonnage du combustible marin destiné à être utilisé à bord des navires, au moment de sa livraison, conformément aux lignes directrices de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre,
- échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est possible, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires,
- inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes.

L'échantillonnage débute à la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués en quantités suffisantes, avec une fréquence appropriée et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et du combustible utilisé par les navires dans les zones maritimes, dans les ports et sur les voies de navigation intérieure pertinents.

Dans la mesure du possible, des mesures raisonnables peuvent également être prises pour, le cas échéant, surveiller la teneur en soufre des combustibles marins autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 4bis et 4ter».

k. A l'article 5, paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) méthodes ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour le fioul lourd et les combustibles marins.»

**Art. 2.** Le présent règlement entre en vigueur le 11 août 2006.

**Art. 3.** Notre Ministre de l'Environnement, Notre Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur, Notre Ministre des Transports et Notre Ministre de la Santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre de l'Environnement,  
Le Ministre des Transports,  
Lucien Lux*

Genève, le 19 avril 2006.

**Henri**

*Le Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement,  
Fernand Boden*

*Le Ministre de la Justice,  
Luc Frieden*

*Le Ministre de l'Economie et  
du Commerce Extérieur,  
Jeannot Krecké*

*Le Ministre de la Santé,  
Mars Di Bartolomeo*

Dir. 2005/33/CE

**Règlement ministériel du 20 avril 2006 concernant la réglementation et la signalisation routières sur les CR119, CR122, CR126, CR126A et CR132 à l'occasion de la course cycliste «82<sup>e</sup> Grand Prix François Faber» à Rameldange, samedi le 29 avril 2006.**

*Le Ministre des Travaux Publics,  
Le Ministre des Transports,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de la course cycliste «82<sup>e</sup> Grand Prix François Faber», il convient, pour des raisons de sécurité des participants, de régler la circulation sur les CR119, CR122, CR126, CR126A et CR132 à Rameldange;

Arrêtent:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Samedi le 29 avril 2006, à l'occasion de la manifestation sportive dénommée «82<sup>e</sup> Grand Prix François Faber » à Rameldange, l'accès aux tronçons de voies publiques énumérés ci-après est interdit dans le sens indiqué aux conducteurs de véhicules et d'animaux entre 13.00 et 19.00 heures:

- le CR126A à Rameldange, P.R. 1.000 – 1.620;
- le CR132 entre Rameldange et Gonderange, P.R. 28.570 – 31.950;
- le CR122 entre Gonderange et Imbringen, P.R. 11.260 – 7.310;
- le CR119 entre Imbringen et le lieu-dit «Stafelter», P.R. 5.976 - 1.750;
- le CR126 entre le lieu-dit Stafelter et Rameldange, P.R. 1.050 – 5.050.

Ces dispositions sont respectivement indiquées par les signaux C,1a et E,13a complétés par un panneau additionnel portant l'inscription du jour et des heures pendant lesquels l'interdiction s'applique.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Aux carrefours suivants est à poser le signal B,2a «STOP»:

- le CR119 (P.R. 7.960) en venant d'Altlinster vers Imbringen, au carrefour avec le CR122 vers Bourglinster;
- le CR119 (P.R. 1.750) en venant de Dommeldange vers Imbringen, au carrefour avec le CR126 vers Imbringen;
- le CR125 (P.R. 1.050) en venant de Walferdange vers Senningerberg, au carrefour avec le CR126 vers Eisenborn;
- le CR126 (P.R. 5.050) en venant de Senningerberg vers le lieu-dit «Stafelter», au carrefour avec le CR126A.

**Art. 3.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 4.** Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 20 avril 2006.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
**Claude Wiseler**

*Le Ministre des Transports,*  
**Lucien Lux**

**Règlement ministériel du 20 avril 2006 concernant la réglementation et la signalisation routières sur les CR134, CR135, CR137, CR137D, CR139 et sur le chemin vicinal n° 12 (Commune de Mompach), à l'occasion de la course cyclable «19<sup>e</sup> Grand Prix Ostfenster» à Berbourg, en date du 30 avril 2006.**

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
*Le Ministre des Transports,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de la manifestation sportive «19<sup>e</sup> Grand Prix Ostfenster», dimanche le 30 avril 2006 à Berbourg, il convient de régler la circulation sur les CR134, CR135, CR137, CR137D, CR139 et sur le chemin vicinal n°12 (commune de Mompach);

Arrêtent:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Dimanche le 30 avril 2006, à l'occasion de la manifestation sportive dénommée «19<sup>e</sup> Grand Prix Ostfenster» à Berbourg, l'accès aux tronçons de voies publiques énumérés ci-après est interdit dans le sens indiqué aux conducteurs de véhicules et d'animaux entre 13.00 et 18.00 heures:

- le CR134 Wecker - Manternach, P.R. 21.195 – 23.710
- le CR137 Manternach vers Lellig, P.R. 4.910 – 5.635
- le CR139 Lellig vers Herborn, P.R. 6.290 – 9.911
- le chemin vicinal n° 12 Hierbermillen vers Binner-Pont (CR139 au CR135)
- le CR135 Herborn (Binner-Pont) - Berbourg, P.R. 5.800 – 4.030
- le CR137 à l'intérieur de Berbourg, P.R. 9.360 – 8.770
- le CR137D à l'intérieur de Berbourg, P.R. 0.000 – 0.345
- le CR135 Berbourg - Wecker, P.R. 3.530 – 0.000

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,1a et E,13a.

Les tronçons de voies publiques énumérés ci-avant sont uniquement accessibles dans le sens opposé.

**Art. 2.** Aux carrefours suivants sont à poser des panneaux B,2a (STOP):

- à Berbourg au CR137 en venant de Manternach, devant le carrefour avec le CR137D,
- à Berbourg au CR135 en venant de Bech, devant le carrefour avec le CR137,
- près de la Hierbermillen au CR139 en venant de Herborn, devant le carrefour avec le chemin vicinal n° 12,
- à Manternach au CR137 en venant de Muenschecker, devant le carrefour avec le CR134.

**Art. 3.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 4.** Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 20 avril 2006.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
**Claude Wiseler**

*Le Ministre des Transports,*  
**Lucien Lux**

**Règlement ministériel du 20 avril 2006 concernant la réglementation et la signalisation routières sur le CR185 entre Sandweiler et Neuhausgen.**

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
*Le Ministre des Transports,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;  
Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'un chantier est mis en place à l'occasion des travaux de renouvellement des branchements existants de la nouvelle station de pompe logés dans la chaussée et qu'il convient de régler la circulation sur le CR185 entre Sandweiler et Neuhausgen;

Arrêtent:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A partir du 28 avril 2006 jusqu'au 22 mai 2006, pendant la phase d'exécution de travaux, l'accès au CR185 entre Sandweiler et Neuhausgen, P.K. 0,000 – 2,000, est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2a.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 3.** Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 20 avril 2006.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
**Claude Wiseler**

*Le Ministre des Transports,*  
**Lucien Lux**

---

**Règlement ministériel du 20 avril 2006 concernant la réglementation et la signalisation routières sur la route N12 et le CR314 à Eschdorf, à l'occasion de la course internationale «European Hill Race», les 30 avril et 1<sup>er</sup> mai 2006.**

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
*Le Ministre des Transports,*

Vu la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Considérant qu'à l'occasion de la course internationale «European Hill Race» de dimanche 30 avril jusqu'à lundi 1<sup>er</sup> mai 2006, il y a lieu, pour des raisons de sécurité des participants, de fermer partiellement à la circulation la route N12 et le CR314 à Eschdorf.

Arrêtent:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'occasion du déroulement de la manifestation «European Hill Race» de dimanche 30 avril à 12.00 heures jusqu'à lundi 1<sup>er</sup> mai 2006 à 22.00 heures la circulation est réglée comme suit:

- L'accès à la route N12 entre Hierheck et la route N15 (PR 41,560 – 44,935), est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux.
- L'accès à la route CR314 entre le carrefour du CR308 avec le CR314 et le carrefour du CR314 avec le chemin communal Juddegaass (PR 11,165-11,890) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Ces dispositions sont respectivement indiquées par les signaux C,2 et C,2a complétés par un panneau additionnel portant l'inscription du jour et des heures pendant lesquels l'interdiction s'applique.

Une déviation est mise en place.

**Art. 2.** Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> ne s'appliquent pas aux véhicules autorisés par l'organisateur de la course à y participer, à l'accompagner ou à veiller au bon déroulement de la course, pour autant que les besoins de celle-ci l'exigent.

Les dispositions réglementaires qui sont par ailleurs en vigueur sur ces tronçons de la voie publique, notamment en ce qui concerne les limitations réglementaires de la vitesse, le sens de la circulation, le contournement des obstacles et la priorité de passage, ne s'appliquent pas aux véhicules autorisés par l'organisateur de la course à y participer ou à l'accompagner, pour autant que les besoins de celle-ci l'exigent et sous réserve pour les conducteurs desdits véhicules de tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

**Art. 3.** Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

**Art. 4.** Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 20 avril 2006.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
**Claude Wiseler**

*Le Ministre des Transports,*  
**Lucien Lux**