

Règlement grand-ducal du 19 juin 2020 relatif à la prévention et à la gestion de matériaux et de déchets routiers.

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

Vu la loi modifiée du 21 mars 2012 relative aux déchets ;

Vu les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce ;

Les avis de la Chambre d'agriculture et de la Chambre des salariés ayant été demandés ;

Notre Conseil d'État entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable et de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Objet et champ d'application

Le présent règlement fixe des mesures visant par ordre de priorité la prévention, la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des matériaux et déchets routiers aux fins d'en réduire la quantité à éliminer, de promouvoir une utilisation efficace des ressources et d'assurer la protection de l'environnement.

Art. 2. Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- 1° « Chantier routier » : tous les travaux de construction, de démolition et de réparation de routes, chemins, parkings et autres surfaces similaires contenant des substances bitumineuses ou goudronneuses ;
- 2° « Chantier routier d'envergure » : tout chantier routier concernant une route ou un chemin d'une longueur minimale de 100 mètres ou toute autre surface d'au moins 600 mètres carrés ;
- 3° « Matériaux routiers » : matériaux minéraux issus de chantiers routiers et contenant des substances bitumineuses ou goudronneuses ;
- 4° « Déchets routiers » : matériaux routiers ayant le statut de déchet au sens de l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 21 mars 2012 relative aux déchets ;
- 5° « Déchets routiers non dangereux » : déchets routiers dont la concentration en HAP EPA 16 par rapport au contenu total est inférieure ou égale à 1000 milligrammes par kilogramme, dont la concentration en benzo[a]pyrène (B[a]P) est inférieure ou égale à 50 milligrammes par kilogramme et correspondant au code déchet 17 03 02 conformément à la liste de déchets établie par la décision 2000/532/CE de la Commission du 3 mai 2000 remplaçant la décision 94/3/CE du Conseil établissant une liste de déchets en application de l'article 1^{er}, point a), de la directive 75/442/CEE du Conseil relative aux déchets dangereux en application de l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 91/689/CEE du Conseil relative aux déchets dangereux, telle que modifiée ;
- 6° « Déchets routiers dangereux » : déchets routiers dont la concentration en HAP EPA 16 par rapport au contenu total est supérieure à 1000 milligrammes par kilogramme ou dont la concentration en benzo[a]pyrène (B[a]P) est supérieure à 50 milligrammes par kilogramme et correspondant au code déchet 17 03 01* conformément à la liste de déchets établie par la décision 2000/532/CE précitée ;
- 7° « Traitement à froid » : le traitement à basse température, c'est-à-dire à 60°C maximum, par tout équipement ou unité technique fixes ou mobiles destinés spécifiquement au malaxage des matériaux routiers en vue de leur réutilisation sur un chantier routier ;

- 8° « Recyclage à froid » : le traitement à froid de déchets routiers ;
- 9° « Traitement à chaud » : le traitement à haute température, c'est-à-dire à 90°C minimum, par une installation de production d'enrobés bitumineux des matériaux routiers ;
- 10° « Recyclage à chaud » : le traitement à chaud de déchets routiers ;
- 11° « HAP EPA 16 » : les seize hydrocarbures aromatiques polycycliques suivants : Naphtalène, Acénaphène, Acénaphylène, Fluorène, Anthracène, Phénanthrène, Fluoranthène, Chrysène, Pyrène, Benzo(a)anthracène, Benzo(b)fluoranthène, Benzo(k)fluoranthène, Dibenzo(ah)anthracène, Benzo(a)pyrène, Benzo(ghi)perylène, Indéno(1,2,3-cd)pyrène ;
- 12° « HQ 100 » : le niveau de crue centennale.

Art. 3. Études préliminaires

(1) Avant tout chantier routier d'envergure, une étude préliminaire sur les différentes couches de matériaux présents doit être réalisée par le maître de l'ouvrage. Cette étude doit comporter les éléments suivants :

- 1° une documentation historique, dans la mesure où celle-ci existe ;
- 2° des carottages ou la confection de tranchées et une analyse séparée de chaque couche de la construction routière en vue d'une démolition sélective.

Le nombre minimal de carottages à réaliser est déterminé comme suit :

- 1° un carottage par tranche de 200 mètres en cas d'une route ou d'un chemin ;
- 2° un carottage par tranche de 1200 mètres carrés en cas de toute autre surface ;
- 3° par chantier, un minimum de trois carottages doit être réalisé.

L'espacement des carottages peut être augmenté, si l'uniformité des mesures préalables le permet ou si la documentation historique permet de conclure que la route se trouve encore dans son état initial.

L'étude préliminaire doit faire partie intégrante du dossier de soumission.

(2) Pour tout chantier routier qui n'est pas un chantier routier d'envergure, une analyse d'un échantillon représentatif des matériaux routiers extraits et amenés vers un site d'entreposage, de traitement à froid ou de traitement à chaud, est à réaliser par le maître de l'ouvrage. Pour chaque tranche supplémentaire de 500 tonnes de matériaux routiers extraits, un échantillon supplémentaire est à fournir.

Cette analyse doit faire partie intégrante du dossier de soumission.

(3) Les analyses visées aux paragraphes 1^{er} et 2 doivent obligatoirement prendre en compte les paramètres suivants :

- 1° la somme des HAP EPA 16 ;
- 2° le benzo[a]pyrène (B[a]P) pris séparément.

Les résultats sont à exprimer en milligrammes par kilogramme par rapport au contenu total.

(4) Les échantillonnages et les analyses demandés sont à effectuer par un organisme agréé au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales privées ou publiques, autres que l'État, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement ou par le laboratoire de l'Administration des ponts et chaussées.

Art. 4. Travaux routiers

(1) Les travaux routiers doivent se faire par ordre de priorité en :

- 1. laissant en place dans leur état les couches visées par le chantier, et en les couvrant intégralement par une couche étanche confectionnée avec un liant hydraulique ou bitumineux ;
- 2. enlevant la couche de roulement de façon sélective par fraisage. Les couches d'accrochages sous-jacentes sont également enlevées de façon séparée.
Dans ce cas, une démolition par plaques est interdite ;
- 3. enlevant la couche de roulement ensemble avec les couches sous-jacentes.

(2) En fonction des résultats des analyses mentionnées à l'article 3, les matériaux routiers sont à traiter en respectant les dispositions des articles 7, 8 ou 9.

(3) Les matériaux routiers traités selon les dispositions des articles 7 ou 8 peuvent être réutilisés soit sur le chantier d'origine, soit sur un autre chantier routier.

Art. 5. Entreposage

Les matériaux routiers qui ne peuvent pas être réutilisés directement sur le chantier d'origine moyennant le traitement à froid, mais qui se prêtent à une réutilisation ou un recyclage futur, sont à entreposer dans des dépôts prévus à cet effet.

Ces dépôts doivent garantir une manutention sans risque pour l'environnement naturel et humain. Ils doivent particulièrement éviter toute lixiviation par des eaux de pluie.

L'entreposage ne peut pas dépasser une durée maximale de trois ans.

Art. 6. Prévention et fin du statut de déchet

(1) Les matériaux routiers extraits de façon sélective ou non ne constituent pas des déchets au sens de l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 21 mars 2012 relative aux déchets lorsqu'ils ont été étudiés conformément aux dispositions de l'article 3, et traités conformément aux articles 7 ou 8 pour être réutilisés en tant que matériel de construction routière.

Dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, sans préjudice d'autres dispositions légales ou réglementaires applicables, le chantier doit être géré d'une des manières suivantes :

1. le maître de l'ouvrage ne se défait pas des matériaux extraits et les réutilise sur le même site de construction ;
2. le maître de l'ouvrage ne se défait pas des matériaux extraits et les réutilise directement sur un autre site de construction dont il est également le maître de l'ouvrage ;
3. le maître de l'ouvrage cède les matériaux extraits à un maître de l'ouvrage tiers qui les réutilise directement sur un site de construction déterminé et communiqué au préalable au maître de l'ouvrage d'origine ;
4. le maître de l'ouvrage ne se défait pas des matériaux extraits et les stocke, de manière séparée, dans un entrepôt conforme aux dispositions de l'article 5. Le maître de l'ouvrage dispose d'une garantie d'utilisation de ces matériaux sur un site de construction connu au moment de la mise en entrepôt et dont il est également le maître de l'ouvrage.

Dans tous les autres cas, les matériaux routiers constituent des déchets.

(2) Les déchets routiers générés lors des projets de constructions cessent d'être des déchets au sens de l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 21 mars 2012 relative aux déchets lorsque les chantiers qui les ont générés ont fait l'objet des études préliminaires et des analyses mentionnées à l'article 3 et lorsque les déchets ont été traités conformément aux dispositions des articles 7, 8 ou 9 pour être réutilisés en tant que matériel de construction routière.

Les déchets visés à l'alinéa 1^{er} doivent provenir d'installations de traitement de déchets routiers dûment autorisées.

À partir du 1^{er} juillet 2021, les déchets visés à l'article 1^{er} doivent en outre provenir d'installations de traitement à chaud équipées d'un système de mesures en continu des émissions du carbone organique total certifié conformément aux normes européennes en vigueur.

Préalablement à leur utilisation, le fournisseur des matériaux doit fournir au maître de l'ouvrage la preuve du respect de ces conditions. A défaut, les matériaux sont à considérer comme des déchets.

Art. 7. Traitement à froid sans liants

Les matériaux routiers extraits de façon sélective ou non et ayant des concentrations en HAP EPA 16 inférieures ou égales à 150 milligrammes par kilogramme, peuvent être traités suivant la méthode du traitement à froid sans liant, lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- 1° les matériaux résultant du traitement à froid sont uniquement utilisés pour confectionner une couche déterminée dans des chantiers routiers ;
- 2° la couche ainsi produite est recouverte d'une couche à liant hydraulique ou bitumineux étanche à l'eau et étanchéifiée sur les côtés ;

- 3° la construction en question est réalisée en dehors des zones protégées conformément à l'article 20 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau ;
- 4° la construction en question est réalisée en dehors de toute zone inondable du niveau HQ100 ;
- 5° la distance entre les eaux souterraines et la couche ainsi produite est d'au moins un mètre.

Un rapport détaillé est fourni par le maître de l'ouvrage à l'Administration de l'environnement au plus tard 4 mois après l'achèvement des travaux. Le document doit préciser au moins les informations suivantes :

- 1° l'identité du maître d'ouvrage ;
- 2° les résultats de l'étude préliminaire visés à l'article 3 ;
- 3° les emplacements de l'équipement utilisé et de la nouvelle construction en question ;
- 4° les quantités de matériel réutilisé, recyclé ou éliminé ;
- 5° la description du déroulement du chantier.

Art. 8. Traitement à froid avec liants

Les matériaux routiers extraits de façon sélective ou non et ayant des concentrations en HAP EPA 16 inférieures ou égales à 5.000 milligrammes par kilogramme peuvent être traités à froid avec liant lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- 1° les matériaux résultant du traitement à froid sont uniquement utilisés pour confectionner une couche déterminée dans des chantiers routiers ;
- 2° la couche ainsi produite est recouverte d'une couche à liant hydraulique ou bitumineux étanche à l'eau et étanchéifiée sur les côtés ;
- 3° le traitement à froid avec liant n'est pas réalisé à l'intérieur d'une agglomération ;
- 4° un liant hydraulique ou bitumineux est utilisé pour immobiliser les HAP contenus et pour conférer la stabilité nécessaire à la fonction que devra remplir la couche ainsi produite ;
- 5° des essais de lixiviation sont effectués au préalable sur des échantillons liés par différents mélanges hydrauliques ou bitumineux ou un mélange des deux ;
- 6° les HAP EPA 16 mesurés dans l'eau de lixiviation ne dépassent pas 0,03 mg/l d'eau, la relation matière solide et eau de lixiviation étant de un dixième ;
- 7° la construction en question est réalisée en dehors des zones protégées conformément à l'article 20 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau ;
- 8° la construction en question est réalisée en dehors de toute zone inondable du niveau HQ100 ;
- 9° la distance entre les eaux souterraines et la couche ainsi produite est d'au moins un mètre.

Un rapport détaillé est fourni par le maître de l'ouvrage à l'Administration de l'environnement au plus tard 4 mois après l'achèvement des travaux. Le document doit préciser au moins les informations suivantes :

- 1° l'identité du maître d'ouvrage ;
- 2° les résultats de l'étude préliminaire et des analyses visés à l'article 3 et les essais de lixiviation effectués après réalisation de la couche ainsi produite ;
- 3° les emplacements de l'équipement utilisé et de la nouvelle construction en question ;
- 4° les quantités de matériel réutilisé, recyclé ou éliminé ;
- 5° la description du déroulement du chantier.

Art. 9. Traitement à chaud

Les matériaux routiers extraits de façon sélective ou non avec des concentrations en HAP EPA 16 inférieures ou égales à 150 milligrammes par kilogramme, peuvent être traités à chaud dans une installation de production d'enrobés bitumineux dûment autorisée en vertu de la législation applicable en la matière.

Les matériaux routiers extraits de façon sélective ou non avec des concentrations en HAP EPA 16 supérieures à 150 milligrammes par kilogramme ne peuvent pas être traités suivant la méthode du traitement à chaud.

Art. 10. Élimination

Les matériaux routiers extraits de façon sélective ou non et ayant des concentrations en HAP EPA 16 supérieures à 5.000 milligrammes par kilogramme, ne peuvent être traités ni par la méthode du traitement à froid, ni par celle du traitement à chaud. Ils doivent être éliminés conformément à la législation applicable.

Art. 11. Système d'information géographique

L'emplacement des constructions routières réalisées en application des dispositions de l'article 4, paragraphe 1^{er}, point 1, de l'article 7 ou de l'article 8 est documenté à la fin des travaux moyennant un système d'information géographique à mettre en place et à gérer par l'Administration des ponts et chaussées, en collaboration avec l'Administration de l'environnement. Ce système d'information géographique doit être complété avec les informations disponibles avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

À cette fin, les maîtres de l'ouvrage ont l'obligation de transmettre sans délai les données relatives aux constructions routières à l'Administration des ponts et chaussées.

Art. 12. Formule exécutoire

Notre ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et Notre ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*La Ministre de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable,*
Carole Dieschbourg

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Château de Berg, le 19 juin 2020.
Henri

