



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6354

Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Date de dépôt : 24-10-2011

Date de l'avis du Conseil d'État : 07-03-2012

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
04-05-2012	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
24-10-2011	Déposé	6354/00	<u>5</u>
04-11-2011	Avis de la Chambre des Métiers (20.10.2011)	6354/01	<u>30</u>
07-12-2011	Avis de la Chambre des Salariés (22.11.2011)	6354/02	<u>33</u>
11-01-2012	Avis de la Chambre de Commerce (14.12.2011)	6354/03	<u>36</u>
17-01-2012	Avis du Conseil d'Etat (17.1.2012)	6354/04	<u>39</u>
09-02-2012	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6354/05	<u>42</u>
07-03-2012	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (6.3.2012)	6354/06	<u>45</u>
14-03-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6354/07	<u>48</u>
27-03-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°20 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6354	<u>53</u>
03-04-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (03-04-2012) Evacué par dispense du second vote (03-04-2012)	6354/08	<u>56</u>
14-03-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (35) de la reunion du 14 mars 2012	35	<u>59</u>
08-02-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (26) de la reunion du 8 février 2012	26	<u>97</u>
01-12-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (12) de la reunion du 1 décembre 2011	12	<u>104</u>
25-04-2012	Publié au Mémorial A n°79 en page 862	6354,6417	<u>118</u>

Résumé

6354 RESUME

L'objet du projet de loi est de porter exécution en droit national du règlement (UE) No 510 /2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Le règlement concerne les véhicules utilitaires légers, c'est-à-dire les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises, dont le poids ne dépasse pas 3,5 t (camionnettes et camionnettes apparentées aux voitures) et qui pèsent moins de 2.610 kg à vide. Ces véhicules sont responsables d'environ 1,5% des émissions totales de CO₂ de l'UE.

Le règlement vise les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois et n'ayant pas été immatriculés auparavant en dehors de l'UE, sauf pour une période limitée.

Le projet de loi comporte trois dispositions :

- le ministre ayant dans ses attributions l'environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui découlent du règlement européen précité ;
- la Société nationale de circulation automobile est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les véhicules utilitaires légers neufs;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

6354/00

N° 6354

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

*(Dépôt: le 24.10.2011)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (13.10.2011)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire de l'article unique.....	6
5) Règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO ₂ des véhicules légers	7

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique. – Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Palais de Luxembourg, le 13 octobre 2011

*Le Ministre délégué au Développement durable
et aux Infrastructures,
Marco SCHANK*

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Aux fins d'exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement est chargé de coordonner la mise en oeuvre des obligations qui en découlent;
- la Société nationale de contrôle technique est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les véhicules utilitaires légers neufs;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi exécute en droit national le règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Le règlement concerne les véhicules utilitaires légers, qui représentent environ 12% du parc automobile (véhicules particuliers et camionnettes), c'est-à-dire les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises, dont le poids ne dépasse pas 3,5 t (camionnettes et camionnettes apparentées aux voitures, ou catégorie N1), et qui pèsent moins de 2.610 kg à vide. Ces véhicules sont responsables d'environ 1,5% des émissions totales de CO₂ de l'UE.

Le règlement vise les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois et n'ayant pas été immatriculés auparavant en dehors de l'Union, sauf pour une période limitée.

En date du 15 décembre 2010, le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne sont parvenus à un accord informel sur la proposition de la Commission établissant des normes relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers (camionnettes). Cet accord a été formellement approuvé par la suite. Cette proposition s'est inscrite dans la foulée du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières (règlement (CE) No 443/2009) et constitue l'une des dernières mesures particulières annoncées dans la stratégie de l'Union européenne de réduction des émissions de CO₂ des véhicules commerciaux légers (Communication COM(2007) 19): approche intégrée contribuant à réaliser la réduction supplémentaire de 10 g de CO₂ nécessaire pour atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km.

*

PROPOSITION DE REGLEMENT

La proposition visait les véhicules utilitaires légers de catégorie N1 dont la masse de référence ne dépasse pas 2.610 kg, ainsi que les véhicules auxquels la réception est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) No 715/2007. Les véhicules des catégories M2 et N2 dont la masse de référence répond au critère susmentionné seraient inclus à des fins de surveillance et leur inclusion à part entière dans le système serait envisagée à l'occasion d'un réexamen.

La proposition s'est inspirée largement du règlement relatif aux émissions de CO₂ des voitures particulières. Elle prévoyait une réduction progressive à 175 g/km, de 2014 à 2016, des émissions moyennes de CO₂ des camionnettes neuves. A long terme, elle visait une réduction des émissions moyennes à 135 g/km d'ici à 2020. Les limites d'émission seraient fixées en fonction du poids du véhicule, selon une courbe de valeurs limites.

La courbe serait définie sur la base d'une moyenne de 175 g de CO₂ par kilomètre pour l'ensemble du parc automobile. Les constructeurs devraient garantir que les véhicules mis en circulation dans l'UE à partir de 2014 – à raison de 75% du total des véhicules – présenteront des émissions moyennes qui

se trouveront sous la courbe des valeurs limites. En 2015, ce pourcentage passerait à 80% et, dès 2016, 100% du parc automobile devrait respecter la moyenne. Seule la moyenne du parc automobile serait réglementée. Les constructeurs conserveraient donc la possibilité de fabriquer des véhicules dont les émissions sont supérieures à la courbe des valeurs limites si celles-ci sont compensées par celles d'autres véhicules qui se trouvent sous la courbe.

La proposition incitait les constructeurs à réduire les émissions de CO₂ en instaurant le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires si les valeurs d'émission moyennes dépassent la courbe des valeurs limites. Cette prime serait calculée, pour les véhicules mis en circulation par le constructeur, en fonction du nombre excédentaire moyen de grammes par kilomètre (g/km) par rapport à la courbe, multiplié par le nombre de véhicules. Au cours d'une période initiale allant jusqu'en 2018, le montant de la prime s'élèverait à 5 EUR pour le premier g/km au-dessus de la courbe, 15 EUR pour le deuxième g/km, 25 EUR pour le troisième et 120 EUR pour chaque g/km supplémentaire au-dessus de la courbe des valeurs limites. A partir de 2019, le premier g/km coûterait 120 EUR par véhicule. Ce montant serait plus élevé que celui appliqué aux voitures (95 EUR) en raison des différences de coût de mise en conformité. Les constructeurs devraient respecter l'objectif fixé dans la proposition; ils éviteraient ainsi de lourdes sanctions.

Les autres points contenus dans la proposition furent les suivants:

- Les constructeurs pourraient constituer un groupement afin d'atteindre leurs objectifs. Lorsque deux constructeurs ou davantage se rassemblent en un groupement, celui-ci serait considéré comme un seul et même constructeur aux fins de la vérification du respect des objectifs.
- Des incitations permettraient d'accélérer le déploiement commercial de véhicules utilitaires légers peu émetteurs, lesquels bénéficieraient provisoirement de bonifications.
- Des dispositions visant à encourager l'éco-innovation (technologies de réduction des émissions de CO₂ qui ne sont pas prises en compte dans le cycle d'essai durant lequel les émissions de CO₂ sont mesurées) rendraient possible, sur la base de données ayant fait l'objet d'une vérification indépendante, de déduire jusqu'à 7 g de CO₂/km de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ d'un constructeur pour tenir compte de la mise en oeuvre de technologies innovantes réduisant les émissions.
- D'autres objectifs de réduction des émissions seraient applicables pour les constructeurs dont moins de 22.000 véhicules sont immatriculés dans l'UE par année civile.

*

MODALITES DE L'ACCORD INTER-INSTITUTIONNEL

La mise en oeuvre complète de l'*objectif à court terme de 175 g/km* est reportée à 2017, soit un an plus tard que dans la proposition de la Commission. Les étapes intermédiaires et pourcentages afférents sont les suivants: 70% en 2014, 75% en 2015 et 80% en 2016.

Les co-législateurs de l'Union européenne ont également décidé d'ajuster le niveau d'ambition de l'*objectif à long terme (2020)* en le portant de 135 g/km à 147 g/km. Cet objectif à long terme doit être confirmé lors de la révision du règlement prévue pour 2013.

Les fabricants dépassant les objectifs devront s'acquitter d'une *amende de 95 EUR par g/km*, à l'instar des fabricants de véhicules particuliers.

Enfin, le système de *superprime* en faveur des véhicules peu polluants, à savoir les camionnettes électriques et les camionnettes hybrides rechargeables, a été prolongé de deux ans par rapport à la proposition originaires. Néanmoins, afin d'éviter que le système ne compromette l'intégrité environnementale de la législation, le nombre de véhicules pour lesquels le fabricant est autorisé à demander une prime sera limité à 25.000 pendant la durée du régime.

A part des dispositions sur le groupement de constructeurs et sur les dérogations en faveur de certains constructeurs, il y a lieu de relever

- le fait que l'utilisation de certains *carburants alternatifs* peut offrir des réductions de CO₂ importantes selon une approche „du puits à la roue“. Le règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir la poursuite du déploiement, sur le marché de l'Union, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs;

- la possibilité d'inclure des *mesures d'éco-innovation* dans le réexamen des procédures d'essai conformément à l'article 14, paragraphe 3 du règlement (CE) No 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules;
- le fait que le 1er janvier 2012 au plus tard, et afin d'améliorer la collecte de données sur la consommation de carburant ainsi que la mesure de cette consommation, la Commission devrait étudier s'il y a lieu de modifier la législation applicable de manière à inclure une obligation, pour les constructeurs qui sollicitent la réception par type de véhicules de catégorie N 1, tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, d'équiper chaque véhicule d'un *compteur de la consommation de carburant*;
- la possibilité d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de *limiteurs de vitesse* sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du règlement.

*

VEHICULES COMPLETES

Le règlement définit le véhicule complété comme un véhicule dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type multi-étape conformément à la directive 2007/46/CE précitée.

Les émissions spécifiques desdits véhicules sont allouées au constructeur du véhicule de base.

*

CLAUSE DE REVISION

La Commission réexaminera au plus tard le 1er janvier 2013 les objectifs d'émission spécifiques de l'annexe I ainsi que les dérogations prévues à l'article 11. Une modification législative – suivant la procédure législative ordinaire – sera le cas échéant proposée.

La Commission présentera, le cas échéant, une proposition au Parlement européen et au Conseil, d'ici à 2014, visant à inclure dans le présent règlement les véhicules des catégories M 2 et N 2, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2.610 kg, ainsi que les véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) No 715/2007 pour atteindre l'objectif à long terme à compter de 2020.

D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à la charge utile ainsi que sur leur utilisation en tant que paramètres de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présentera au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe 1 conformément à la procédure législative ordinaire.

D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publiera un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à la charge utile ainsi que sur leur utilisation en tant que paramètres de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présentera au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I conformément à la procédure législative ordinaire.

Au plus tard le 31 décembre 2011, la Commission établira une procédure visant à obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO₂, du rendement énergétique et de la masse des véhicules complétés tout en veillant à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule complété.

La Commission inclura les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO₂ prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) No 443/2009.

La Commission inclura les véhicules utilitaires légers dans le réexamen de la directive 2007/46/CE prévu à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) No 443/2009.

*

SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES EMISSIONS MOYENNES

A l'instar du règlement (CE) No 443/2009, qui a fait l'objet de la loi du 12 mars 2011 (Mémorial A No 59), le règlement faisant l'objet du présent projet de loi instaure une procédure de surveillance et de communication de données.

C'est ainsi que l'article 8 prévoit ceci en ses paragraphes 1 à 4:

Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, les Etats membres recueillent les données relatives à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé sur leur territoire, conformément à l'annexe II, partie A. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque Etat membre. Les Etats membres mettent tout en oeuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2013, chaque Etat membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C. Sur demande de la Commission, les Etats membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1er.

La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les Etats membres et le met à la disposition du public.

Au titre du paragraphe 10 de l'article 8, les Etats membres collectent et communiquent également des données, conformément au présent article, concernant l'immatriculation des véhicules des catégories M 2 et N 2, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2.610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) No 715/2007.

Dans ce contexte, le règlement prévoit au paragraphe 8 de l'article 8 que dans chaque Etat membre, l'autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement est celle désignée conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) No 443/2009.

*

PROJET DE LOI

A l'instar de la loi précitée du 12 mars 2011, le projet de loi vise à préciser la répartition des compétences en la matière.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Le seul article du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers qui est à exécuter est celui relatif à la surveillance et à la communication des émissions moyennes (art. 8).

Le Ministre ayant l'environnement dans ses attributions sera chargé de la coordination des activités et des mesures nécessaires à l'exécution du règlement.

En ce qui concerne la collecte des données, la Société nationale de contrôle technique est l'organisme le mieux outillé à ce faire.

L'Administration de l'environnement étant en contact régulier avec la Commission européenne en ce qui concerne la transmission d'autres informations environnementales, elle sera chargée de la communication de toutes les données et informations exigées par le règlement précité.

*

RÈGLEMENT (UE) N° 510/2011 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 11 mai 2011

établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil ⁽³⁾, vise à stabiliser les concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Afin d'atteindre cet objectif, il convient que l'augmentation de la température mondiale annuelle moyenne à la surface ne dépasse pas 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Il ressort du quatrième rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) que cet objectif ne pourra être atteint que si les émissions mondiales de gaz à effet de serre cessent d'augmenter au plus tard en 2020. Lors de sa réunion des 8 et 9 mars 2007, le Conseil européen a pris l'engagement ferme de réduire, d'ici à 2020, les émissions globales de gaz à effet de serre de la Communauté d'au moins 20 % par rapport à leurs niveaux de 1990, voire de 30 % pour autant que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émissions compa-

rables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs capacités respectives.

(2) En 2009, la Commission a conduit un examen de la stratégie de l'Union en faveur du développement durable en mettant l'accent sur les problèmes les plus urgents du développement durable, notamment les transports, le changement climatique, la santé publique et les économies d'énergie.

(3) Il convient que des politiques et mesures soient mises en œuvre au niveau des États membres et de l'Union dans tous les secteurs de l'économie de l'Union, et pas uniquement dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie, afin de réaliser les réductions des émissions qui sont nécessaires. La décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'effort à fournir par les États membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de la Communauté en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020 ⁽⁴⁾ prévoit une réduction moyenne de 10 % par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission de l'Union mis en place par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté ⁽⁵⁾, y compris le secteur des transports routiers. Le secteur des transports routiers occupe le deuxième rang dans l'Union pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre et ses émissions, y compris celles dues aux véhicules utilitaires légers, ne cessent d'augmenter. Si l'augmentation des émissions des transports routiers se poursuit, elle compromettra de façon significative les efforts consentis par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.

(4) Les objectifs de l'Union pour les véhicules routiers neufs offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se

⁽¹⁾ JO C 44 du 11.2.2011, p. 157.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 15 février 2011 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 31 mars 2011.

⁽³⁾ JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

⁽⁴⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 136.

⁽⁵⁾ JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, plus de sécurité de programmation et de souplesse que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national. Lors de l'établissement de normes de performance en matière d'émissions, il est important de prendre en compte les implications pour les marchés et pour la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises, ainsi que les avantages escomptés en matière de stimulation de l'innovation et de réduction de la consommation d'énergie et du coût des carburants.

- (5) Pour promouvoir la compétitivité de l'industrie automobile européenne, il y a lieu de recourir à des systèmes d'incitation tels que la prise en compte des éco-innovations et l'octroi de bonifications.
- (6) Dans ses communications du 7 février 2007 intitulées «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers» et «Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle ("CARS 21")», la Commission a souligné que l'objectif communautaire de ramener les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves à 120 g de CO₂/km ne pourrait être atteint d'ici à 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.
- (7) Ces communications proposaient, pour réaliser l'objectif communautaire, de ramener les émissions moyennes des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers immatriculés dans la Communauté à 120 g de CO₂/km d'ici à 2012, l'adoption d'une approche intégrée centrée sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf, et sur une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, obtenue grâce à d'autres améliorations technologiques, et notamment grâce au progrès en ce qui concerne le rendement énergétique des véhicules utilitaires légers.
- (8) Il convient que les dispositions mettant en œuvre l'objectif ayant trait aux émissions des véhicules utilitaires légers soient compatibles avec le cadre législatif adopté pour atteindre les objectifs concernant les émissions du parc de voitures particulières neuves établis par le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers ⁽¹⁾.
- (9) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'émissions moyennes du parc de véhicules utilitaires légers neufs fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée

de la concurrence entre eux. Il y a lieu que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs de l'Union en matière de réduction des émissions et qu'il soit complété par d'autres instruments ciblant davantage l'utilisation, tels que des taxes différenciées sur les voitures et sur l'énergie ou des mesures limitant la vitesse des véhicules utilitaires légers.

- (10) Afin de préserver la diversité du marché des véhicules utilitaires légers et sa capacité à répondre aux besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers selon l'utilité du véhicule sur une base linéaire. Aux fins de la définition de l'utilité, la masse du véhicule apparaît comme un paramètre approprié, dans la mesure où elle fournit une correspondance avec les émissions actuelles et permet donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse sont facilement accessibles. Il convient de collecter également les données concernant d'autres paramètres relatifs à l'utilité, tels que l'empreinte au sol (qui correspond à la largeur de voie moyenne multipliée par l'empattement) et la charge utile, afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité.
- (11) Le présent règlement encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir susceptibles d'améliorer la compétitivité à long terme de l'industrie automobile européenne et de favoriser la création d'emplois de qualité. Afin d'évaluer de manière systématique les réductions des émissions réalisées grâce à l'éco-innovation, la Commission devrait envisager la possibilité d'inclure des mesures d'éco-innovation dans le réexamen des procédures d'essai conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ⁽²⁾, en prenant en considération les incidences techniques et économiques d'une telle inclusion.
- (12) La directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves ⁽³⁾ requiert déjà que la documentation promotionnelle des voitures fournisse aux utilisateurs finals les données officielles relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant. La Commission a, dans sa recommandation 2003/217/CE du 26 mars 2003 concernant l'application à d'autres médias des dispositions de la directive 1999/94/CE relatives à la documentation promotionnelle ⁽⁴⁾, interprété cette disposition comme s'appliquant aussi aux publicités. Le champ d'application de la directive 1999/94/CE devrait donc être étendu aux véhicules utilitaires légers, de sorte que les publicités pour tout véhicule utilitaire léger devraient

⁽¹⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 12 du 18.1.2000, p. 16.

⁽⁴⁾ JO L 82 du 29.3.2003, p. 33.

fournir aux utilisateurs finals les données officielles relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant du véhicule dès lors que sont données des informations en matière d'énergie ou de prix, au plus tard pour 2014.

- (13) Compte tenu du niveau très élevé des coûts en matière de recherche et développement et des coûts unitaires de production des premières générations de technologies pour les véhicules à très faibles émissions destinés à être mis sur le marché consécutivement à son entrée en vigueur, le présent règlement vise à accélérer et faciliter, à titre provisoire, la procédure de mise sur le marché de l'Union de véhicules à très faibles émissions à leur stade initial de commercialisation.
- (14) L'utilisation de certains carburants alternatifs peut offrir des réductions de CO₂ importantes selon une approche «du puits à la roue». Le présent règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir la poursuite du déploiement, sur le marché de l'Union, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs.
- (15) Le 1^{er} janvier 2012 au plus tard, et afin d'améliorer la collecte de données sur la consommation de carburant ainsi que la mesure de cette consommation, la Commission devrait étudier s'il y a lieu de modifier la législation applicable de manière à inclure une obligation, pour les constructeurs qui sollicitent la réception par type de véhicules de catégorie N₁, tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ⁽¹⁾, d'équiper chaque véhicule d'un compteur de la consommation de carburant.
- (16) Afin de garantir la cohérence avec le règlement (CE) n° 443/2009 et d'éviter les abus, il y a lieu d'appliquer l'objectif aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois et n'ayant pas été immatriculés auparavant en dehors de l'Union, sauf pour une période limitée.
- (17) La directive 2007/46/CE établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les véhicules neufs relevant de son champ d'application. Il importe que l'instance responsable de l'application du présent règlement soit la même que celle qui est responsable de tous les aspects du processus de réception par type conformément à la directive 2007/46/CE et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.
- (18) Il convient que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent
- calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de véhicules neufs plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction du CO₂ pour chaque véhicule. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes de tous leurs véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Cette exigence devrait être introduite progressivement, entre 2014 et 2017, afin de faciliter la transition. Cela est compatible avec les délais indiqués et la durée de la période d'introduction progressive prévue par le règlement (CE) n° 443/2009.
- (19) Afin de garantir que les objectifs fixés reflètent les particularités des petits constructeurs et des constructeurs spécialisés et soient compatibles avec leur potentiel de réduction des émissions, il convient de définir d'autres objectifs de réduction des émissions pour ces constructeurs, en tenant compte des potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné en termes de réduction des émissions spécifiques de CO₂, ainsi que des caractéristiques des segments du marché concernés. Cette dérogation devrait être couverte par le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.
- (20) La stratégie de l'Union de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers a mis en place une approche intégrée en vue de réaliser l'objectif de l'Union de 120 g de CO₂/km d'ici à 2012, tout en donnant une vision à plus long terme des réductions d'émissions futures. Le règlement (CE) n° 443/2009 concrétise cette vision à plus long terme en fixant un objectif de 95 g de CO₂/km pour les émissions moyennes du parc de voitures neuves. Afin de garantir la cohérence avec cette approche et d'offrir à l'industrie une plus grande sécurité de programmation, il convient de fixer pour les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires légers un objectif à long terme pour 2020.
- (21) Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs d'émissions qui leur sont assignés au titre du présent règlement, les constructeurs sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Lorsque des constructeurs constituent un groupement, il convient que les objectifs individuels des constructeurs soient remplacés par un objectif conjoint que les membres du groupement devraient atteindre collectivement.
- (22) Les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules complétés devraient être allouées au constructeur du véhicule de base.
- (23) Afin d'assurer la représentativité des valeurs d'émissions de CO₂ et de rendement énergétique des véhicules complétés, la Commission devrait élaborer une procédure spécifique et envisager, lorsque cela s'avère approprié, de revoir la législation relative à la réception par type des véhicules.

(1) JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

- (24) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus par le présent règlement.
- (25) Les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs sont mesurées sur une base harmonisée dans l'Union conformément à la méthodologie établie dans le règlement (CE) n° 715/2007. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative liée au régime, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de véhicules neufs dans l'Union collectées par les États membres et communiquées à la Commission. Pour garantir la cohérence des données utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre, il convient d'harmoniser autant que possible les règles relatives à la collecte et à la communication desdites données.
- (26) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité pour chaque véhicule utilitaire léger neuf et les États membres n'autorisent l'immatriculation et la mise en service d'un véhicule utilitaire léger neuf que s'il est accompagné d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les États membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur du véhicule utilitaire léger et ne soient basées que sur cette seule référence. Il devrait exister une base de données normalisée pour l'Union concernant les certificats de conformité. Celle-ci devrait être utilisée comme la seule référence pour permettre aux États membres de gérer plus aisément leurs données d'immatriculation lorsque des véhicules sont nouvellement immatriculés.
- (27) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau de l'Union. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter du 1^{er} janvier 2014. La prime imposée au constructeur devrait être ajustée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif. Pour des raisons de cohérence, il convient que le mécanisme de primes soit similaire à celui prévu dans le règlement (CE) n° 443/2009. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.
- (28) Toute mesure nationale pouvant être maintenue ou introduite par les États membres conformément à l'article 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne devrait pas, étant donné l'objectif et les procédures établies par le présent règlement, infliger de sanctions additionnelles ou plus sévères aux constructeurs qui n'ont pas atteint leurs objectifs en vertu du présent règlement.
- (29) Il convient que le présent règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation de l'Union en matière de concurrence.
- (30) Il convient d'envisager de nouvelles modalités permettant d'atteindre l'objectif à long terme, en particulier en ce qui concerne la pente de la courbe, le paramètre de l'utilité et le système de primes sur les émissions excédentaires.
- (31) La vitesse influe de manière significative sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules routiers. Il se peut en outre que, en l'absence de limitation de vitesse applicable aux véhicules utilitaires légers, la vitesse maximale constitue un facteur de concurrence susceptible de se traduire par un surdimensionnement des groupes propulseurs, avec les pertes d'efficacité qui en découlent à plus basse vitesse. Il convient dès lors d'étudier la possibilité d'élargir le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur ⁽¹⁾ en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du présent règlement.
- (32) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, notamment pour l'adoption de règles détaillées relatives à la surveillance et à la communication des émissions moyennes, à savoir la collecte, l'enregistrement, la présentation, la transmission, le calcul et la communication des données relatives aux émissions moyennes et l'application des exigences figurant à l'annexe II, ainsi que pour l'adoption de modalités détaillées pour la perception des primes sur les émissions excédentaires et de dispositions détaillées relatives à une procédure d'approbation des technologies innovantes, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽²⁾.
- (33) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de modifier les exigences en matière de surveillance et de communication des données énoncées à l'annexe II à la lumière de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du présent règlement, d'adapter la valeur de M₀ qui est visée dans l'annexe I à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années civiles précédentes, d'établir des règles concernant l'interprétation des critères d'éligibilité aux dérogations, le contenu des demandes de dérogation et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂, ainsi que d'adapter les formules énoncées à l'annexe I de façon à refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.

⁽¹⁾ JO L 57 du 2.3.1992, p. 27.

⁽²⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

(34) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'établissement d'exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension et de ses effets, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et objectifs

1. Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs. Le présent règlement fixe à 175 g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs, qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des véhicules, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) n° 715/2007 et dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

2. Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union, d'un niveau d'émissions moyen de 147 g de CO₂/km, sous réserve de la confirmation de la faisabilité d'un tel objectif conformément à l'article 13, paragraphe 1.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie N₁, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, et aux véhicules de catégorie N₁ auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers»), qui sont immatriculés dans l'Union pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de l'Union (ci-après dénommés «véhicules utilitaires légers neufs»).

2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de l'Union moins de trois mois avant l'immatriculation dans l'Union.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE.

Article 3

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «émissions spécifiques moyennes de CO₂»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ de tous les véhicules utilitaires légers qu'il produit;

b) «certificat de conformité»: le certificat visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE;

c) «véhicule complété»: un véhicule dont la réception par type est accordée à l'issue d'un processus de réception par type multiétape conformément à la directive 2007/46/CE;

d) «véhicule complet»: tout véhicule qui ne doit pas être complété pour répondre aux exigences techniques applicables de la directive 2007/46/CE;

e) «véhicule de base»: tout véhicule utilisé au cours de l'étape initiale d'un processus de réception par type multiétape;

f) «constructeur»: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de tous les aspects du processus de réception CE par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;

g) «masse»: la masse du véhicule carrossé en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie à l'annexe I, point 2.6, de la directive 2007/46/CE;

h) «émissions spécifiques de CO₂»: les émissions d'un véhicule utilitaire léger mesurées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO₂ (combinées) dans le certificat de conformité du véhicule complet ou complété;

i) «objectif d'émissions spécifiques»: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ indicatives, déterminées conformément à l'annexe I, pour chaque véhicule utilitaire léger neuf qu'il produit ou, lorsque le constructeur bénéficie d'une dérogation au titre de l'article 11, l'objectif d'émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation;

j) «empreinte au sol»: le produit de la largeur de voie moyenne multipliée par l'empattement tels qu'indiqués dans le certificat de conformité et définis à l'annexe I, points 2.1 et 2.3, de la directive 2007/46/CE;

k) «charge utile»: la différence entre la masse en charge maximale techniquement admissible au sens de l'annexe II de la directive 2007/46/CE et la masse du véhicule.

2. Aux fins du présent règlement, on entend par «groupe de constructeurs liés»: un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend par «entreprises liées»:

a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement:

i) de plus de la moitié des droits de vote; ou

ii) du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d'administration ou des organes représentant légalement l'entreprise; ou

iii) du droit de gérer les affaires de l'entreprise;

- b) des entreprises qui disposent, directement ou indirectement, eu égard au constructeur, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
- c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose, directement ou indirectement, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
- d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées aux points a), b) ou c), ou dans lesquelles deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
- e) des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs énumérés au point a) sont détenus conjointement par le constructeur ou une ou plusieurs de ses entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties.

Article 4

Objectifs d'émissions spécifiques

Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2014 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de véhicules utilitaires légers veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques défini conformément à l'annexe I ou, s'il s'agit d'un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre de l'article 11, conformément à cette dérogation.

Lorsque les données relatives aux émissions spécifiques du véhicule complété ne sont pas disponibles, le constructeur du véhicule de base utilise les émissions spécifiques du véhicule de base pour déterminer ses émissions spécifiques moyennes de CO₂.

Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

- 70 % en 2014,
- 75 % en 2015,
- 80 % en 2016,
- 100 % à partir de 2017.

Article 5

Bonifications

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque véhicule utilitaire léger neuf dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g de CO₂/km compte pour:

- 3,5 véhicules utilitaires légers en 2014,
- 3,5 véhicules utilitaires légers en 2015,
- 2,5 véhicules utilitaires légers en 2016,
- 1,5 véhicule utilitaire léger en 2017,
- 1 véhicule utilitaire léger à partir de 2018.

Pendant la durée du régime de bonifications, le nombre maximal de véhicules utilitaires légers neufs, dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g de CO₂/km, à prendre en compte pour l'application des facteurs de multiplication visés au premier alinéa ne dépasse pas 25 000 véhicules utilitaires légers par constructeur.

Article 6

Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules utilitaires légers à carburant alternatif

Pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 4, les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule utilitaire léger conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85 % de bioéthanol («E85») conforme à la législation pertinente de l'Union ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5 % jusqu'au 31 décembre 2015, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30 % des stations d'essence de l'État membre dans lequel le véhicule utilitaire léger est immatriculé offrent ce type de carburant alternatif conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation pertinente de l'Union.

Article 7

Groupement

1. Les constructeurs de véhicules utilitaires légers neufs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 11, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.

2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il doit être conclu le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions ou avant cette date. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission un dossier d'information comprenant:

- a) les constructeurs participant au groupement;
- b) le constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement et responsable du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9;
- c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b).

3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, la Commission le notifie aux constructeurs.

4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou de sa situation financière, dans la mesure où ce changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre à l'exigence de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.

5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et que la participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation de l'Union en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent en particulier à éviter tout partage de données ou échange d'informations pouvant survenir dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂;
- b) l'objectif d'émissions spécifiques;
- c) le nombre total de véhicules immatriculés.

6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.

7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur aux fins du respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, sont enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 8, paragraphe 4.

Article 8

Surveillance et communication des émissions moyennes

1. Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, les États membres recueillent les données relatives à chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé sur leur territoire, conformément à l'annexe II, partie A. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque État membre. Les États membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente.

2. Au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2013, chaque État membre détermine et transmet à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

3. Sur demande de la Commission, les États membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1.

4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les États membres en vertu du présent article et ce registre est mis à la disposition du public. Au plus tard le 30 juin 2013 et chaque année suivante, la Commission calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;

- b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente;
- c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

La Commission notifie à chaque constructeur le calcul provisoire le concernant. La notification inclut les données par État membre relatives au nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés et à leurs émissions spécifiques de CO₂.

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de trois mois suivant la notification du calcul provisoire visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'État membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.

6. La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le 31 octobre au plus tard, confirme ou modifie les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

7. Lorsque, sur la base des calculs réalisés en application du paragraphe 5, la Commission constate que, pour les années civiles 2012 et 2013, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, elle le notifie au constructeur.

8. Dans chaque État membre, l'autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement est celle désignée conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 443/2009.

9. La Commission adopte les règles détaillées relatives à la surveillance et à la communication des données au titre du présent article et à l'application de l'annexe II. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Afin de tenir compte de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement, la Commission peut modifier l'annexe II, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17.

10. Les États membres collectent et communiquent également des données, conformément au présent article, concernant l'immatriculation des véhicules des catégories M₂ et N₂, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que des véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007.

Article 9

Prime sur les émissions excédentaires

1. Pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2014 et pour chaque année civile suivante, lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur ou, le cas échéant, à l'administrateur du groupement, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires.

2. La prime sur les émissions excédentaires prévue au paragraphe 1 est calculée selon les formules suivantes:

a) de 2014 à 2018:

i) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 3 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 3 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs};$

ii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 2 g de CO₂/km, mais ne dépassant pas 3 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 2 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs};$

iii) en cas d'émissions excédentaires supérieures à 1 g de CO₂/km, mais ne dépassant pas 2 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 1 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}] \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs};$

iv) en cas d'émissions excédentaires ne dépassant pas 1 g de CO₂/km:

$(\text{émissions excédentaires} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs};$

b) à compter de 2019:

$(\text{émissions excédentaires} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{nombre de véhicules utilitaires légers neufs}.$

Aux fins du présent article, on entend par:

— «émissions excédentaires»: le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile ou la partie d'année civile concernée à laquelle s'applique l'obligation prévue à l'article 4, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO₂ liées à des technologies innovantes approuvées conformément à l'article 12, et

— «nombre de véhicules utilitaires légers neufs»: le nombre de véhicules utilitaires légers neufs produits par le constructeur et immatriculés pendant la période en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4.

3. La Commission adopte des modalités détaillées pour la perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Article 10

Publication des performances des constructeurs

1. Au plus tard le 31 octobre 2013 et le 31 octobre de chaque année suivante, la Commission publie une liste indiquant pour chaque constructeur:

a) son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;

b) ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;

c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;

d) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente;

e) la masse moyenne de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour l'année civile précédente.

2. À compter du 31 octobre 2015, la liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

Article 11

Dérogations en faveur de certains constructeurs

1. Un constructeur peut introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I dès lors qu'il produit moins de 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile et qu'il:

a) ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés; ou

b) fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 22 000 véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union par année civile; ou

c) fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.

2. Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée pour une période de cinq années civiles au maximum. La demande est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:

a) le nom du constructeur et la personne qui le représente;

b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;

c) les informations relatives aux véhicules utilitaires légers qu'il produit, y compris leur masse et leurs émissions spécifiques de CO₂; et

d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule utilitaire léger construit.

3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule utilitaire léger construit. La dérogation s'applique à compter du 1^{er} janvier de l'année suivant le jour où la dérogation a été accordée.

4. Un constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.

5. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 4 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire ladite dérogation avec effet au 1^{er} janvier de l'année civile suivante et en informe le constructeur.

6. Si le constructeur dépasse son objectif d'émissions spécifiques, la Commission lui impose la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 9.

7. La Commission adopte des règles visant à compléter les paragraphes 1 à 6 du présent article, notamment en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le contenu des demandes et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17.

8. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 4, les révocations visées au paragraphe 5 et toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 6, ainsi que les actes adoptés en vertu du paragraphe 7, sont rendus accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ⁽¹⁾.

Article 12

Éco-innovations

1. À la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant des technologies innovantes est examinée. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de CO₂/km.

2. La Commission adopte les dispositions détaillées relatives à la procédure d'approbation des technologies innovantes au plus tard le 31 décembre 2012. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à

l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement. Ces dispositions détaillées sont conformes aux dispositions établies à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 443/2009 et reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:

- a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant des technologies innovantes;
- b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO₂;
- c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO₂ selon le cycle d'essai normalisé ou par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO₂/km visée à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 443/2009 ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation de l'Union.

3. Un fournisseur ou un constructeur qui demande qu'une mesure soit approuvée en tant que technologie innovante fournit à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification établi par un organisme agréé et indépendant. En cas d'interaction possible entre la mesure et une autre technologie innovante déjà approuvée, le rapport fait état de cette interaction et le rapport de vérification détermine dans quelle mesure celle-ci modifie la réduction obtenue grâce à chaque mesure.

4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.

Article 13

Évaluation et rapports

1. Au plus tard le 1^{er} janvier 2013, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I, ainsi que les dérogations prévues à l'article 11 en vue de définir:

- sous réserve que les résultats actualisés de l'analyse d'impact confirment la faisabilité d'un tel objectif, les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 147 g de CO₂/km, et ce dans des conditions de rentabilité, et
- les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime sur les émissions excédentaires.

À la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, qui comprend une analyse globale de l'impact sur le secteur automobile et les secteurs liés, la Commission propose, le cas échéant, de modifier le présent règlement, conformément à la procédure législative ordinaire, d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence et qui soit durable et équitable du point de vue social.

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

2. La Commission présente, le cas échéant, une proposition au Parlement européen et au Conseil, d'ici à 2014, visant à inclure dans le présent règlement les véhicules des catégories M₂ et N₂, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, dont la masse de référence ne dépasse pas 2 610 kg, ainsi que les véhicules auxquels la réception par type est élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 pour atteindre l'objectif à long terme à compter de 2020.

3. D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à la charge utile ainsi que sur leur utilisation en tant que paramètres de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I conformément à la procédure législative ordinaire.

4. Au plus tard le 31 décembre 2011, la Commission établit une procédure visant à obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO₂, du rendement énergétique et de la masse des véhicules complétés tout en veillant à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule complété.

5. Au plus tard le 31 octobre 2016 et tous les trois ans par la suite, la Commission modifie l'annexe I, par voie d'actes délégués, en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17, afin d'adapter la valeur de M₀ qui y est visée à la masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs des trois années civiles précédentes.

Ces adaptations prennent effet pour la première fois le 1^{er} janvier 2018 et tous les trois ans par la suite.

6. La Commission inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO₂ prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 443/2009.

À compter de la date d'application de la procédure révisée de mesure des émissions de CO₂, les technologies innovantes ne sont plus approuvées suivant la procédure prévue à l'article 12.

La Commission inclut les véhicules utilitaires légers dans le réexamen de la directive 2007/46/CE prévu à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 443/2009.

Afin de refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂, la Commission adapte les formules figurant à l'annexe I, par voie d'actes délégués en conformité avec l'article 15 et dans le respect des conditions fixées par les articles 16 et 17.

Article 14

Comité

1. La Commission est assistée par le comité des changements climatiques institué par l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto⁽¹⁾. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 15

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 13, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 3 juin 2011. La Commission présente un rapport relatif aux pouvoirs délégués au plus tard six mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 16.

2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 16 et 17.

Article 16

Révocation de la délégation

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 8, paragraphe 9, deuxième alinéa, à l'article 11, paragraphe 7, à l'article 13, paragraphe 5, et à l'article 13, paragraphe 6, quatrième alinéa, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

⁽¹⁾ JO L 49 du 19.2.2004, p. 1.

*Article 17***Objections aux actes délégués**

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard de l'acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification.

Sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.

2. Si, à l'expiration du délai visé au paragraphe 1, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, celui-ci est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entre en vigueur à la date qu'il indique.

L'acte délégué peut être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections à l'égard de l'acte délégué dans le délai visé au paragraphe 1, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.

*Article 18***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 11 mai 2011.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

La présidente

GYŐRI E.

ANNEXE I

OBJECTIFS D'ÉMISSIONS SPÉCIFIQUES DE CO₂

1. Pour chaque véhicule utilitaire léger, les émissions spécifiques de CO₂ indicatives, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon les formules suivantes:

a) de 2014 à 2017:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ indicatives} = 175 + a \times (M - M_0)$$

où:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = 1 706,0

a = 0,093;

b) à compter de 2018:

$$\text{Émissions spécifiques de CO}_2 \text{ indicatives} = 175 + a \times (M - M_0)$$

où:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 5

a = 0,093.

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur dans une année civile est égal à la moyenne des émissions spécifiques indicatives de CO₂ pour chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé durant l'année civile en question, dont il est le constructeur.

ANNEXE II

SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES ÉMISSIONS**A. Collecte des données sur les véhicules utilitaires légers et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂**

1. Pour l'année commençant le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année suivante, les États membres recueillent les informations ci-après pour chaque véhicule utilitaire léger neuf immatriculé sur leur territoire:

- a) constructeur;
- b) type, variante et version;
- c) émissions spécifiques de CO₂ (en g/km);
- d) masse (kg);
- e) empattement (mm);
- f) largeurs de voie de l'essieu directeur (mm) et de l'autre essieu (mm);
- g) masse en charge maximale techniquement admissible (en kg) conformément à l'annexe III de la directive 2007/46/CE.

2. Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité du véhicule utilitaire léger concerné. Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour un véhicule utilitaire léger, les États membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement. Dans le cas de véhicule à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les États membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.

3. Pour l'année civile commençant le 1^{er} janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque État membre détermine pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B de la présente annexe:

- a) le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur son territoire;
- b) les émissions spécifiques moyennes de CO₂, conformément à la partie B, point 2, de la présente annexe;
- c) la masse moyenne, conformément à la partie B, point 3, de la présente annexe;
- d) pour chaque version de chaque variante de chaque type de véhicule utilitaire léger neuf:
 - i) le nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur son territoire, conformément à la partie B, point 4, de la présente annexe;
 - ii) les émissions spécifiques de CO₂;
 - iii) la masse;
 - iv) l'empreinte au sol du véhicule, conformément à la partie B, point 5, de la présente annexe;
 - v) la charge utile.

B. Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs

Les données de surveillance que les États membres sont tenus d'établir conformément à la partie A, point 3, de la présente annexe sont déterminées selon les méthodes décrites dans la présente partie.

1. Nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés (N)

Les États membres déterminent le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire au cours de l'année de surveillance concernée (N).

2. Émissions spécifiques moyennes de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs (S_{ave})

Les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur le territoire d'un État membre au cours de l'année de surveillance (S_{ave}) sont calculées en divisant la somme des émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule neuf individuel (S) par le nombre de véhicules neufs (N).

$$S_{ave} = (1/N) \times \Sigma S$$

3. Masse moyenne des véhicules utilitaires légers neufs

La masse moyenne de tous les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur le territoire d'un État membre au cours de l'année de surveillance (M_{ave}) est calculée en divisant la somme des masses individuelles des véhicules neufs (M) par le nombre de véhicules neufs (N).

$$M_{ave} = (1/N) \times \Sigma M$$

4. Ventilation par version de véhicules utilitaires légers neufs

Pour chaque version de chaque variante de chaque type de véhicule utilitaire léger neuf, les données relatives au nombre de véhicules neufs immatriculés, à la masse, aux émissions spécifiques de CO₂, à l'empattement, aux largeurs de voie et à la masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule doivent être recueillies.

5. Empreinte au sol

L'empreinte au sol du véhicule est calculée en multipliant l'empattement par la largeur de voie moyenne du véhicule.

6. Charge utile

La charge utile du véhicule est définie comme étant la différence entre la masse maximale en charge techniquement admissible au sens de l'annexe II de la directive 2007/46/CE et la masse du véhicule.

7. Véhicules complétés

Dans le cas de véhicules multiétapes, les émissions spécifiques de CO₂ des véhicules complétés sont allouées au constructeur du véhicule de base.

Afin de veiller à la représentativité des valeurs d'émissions de CO₂, de rendement énergétique et de masse des véhicules complétés, sans soumettre le constructeur du véhicule de base à une charge excessive, la Commission élabore une procédure de surveillance spécifique et elle révisé, en y apportant les modifications nécessaires, la législation applicable en matière de réception par type à l'échéance du 31 décembre 2011 au plus tard.

Lors de la définition d'une telle procédure, la Commission détermine, le cas échéant, les modalités de surveillance de la valeur de masse et d'émissions de CO₂, sur la base d'un tableau reprenant les valeurs d'émissions de CO₂ correspondant aux différentes classes de poids inertiel final, ou sur la base d'une seule valeur d'émissions de CO₂ dérivée de la masse du véhicule de base plus une masse ajoutée par défaut, en fonction de la classe concernée de la catégorie N₁. Dans ce dernier cas, cette masse serait également reprise pour la partie C de la présente annexe.

La Commission veille également à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule complété.

C. Format de transmission des données

Pour chaque constructeur, pour chaque année, les États membres communiquent les données indiquées dans la partie A, point 3, de la présente annexe, en respectant les formats ci-après.

Section 1 – Données de surveillance agrégées

État membre (1):	
Année:	
Source des données:	

Constructeur	Nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés	Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur d'émissions	Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur de masse	Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur d'empattement	Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur de largeur de voie de l'essieu directeur	Nombre de véhicules utilitaires légers neufs ayant une valeur de largeur de voie de l'autre essieu
(Constructeur 1)
(Constructeur 2)
...
Total pour tous les constructeurs

(1) Codes ISO 3166 alpha-2, à l'exception de la Grèce et du Royaume-Uni, pour lesquels les codes sont, respectivement, «EL» et «UK».

Section 2 – Données de surveillance détaillées

Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Type 1	Variante 1	Version 1	Marque	Dénomination commerciale	Catégorie de véhicule réceptionné	Catégorie de véhicule immatriculé	Nombre total de nouvelles immatriculations	Emissions spécifiques de CO ₂ (g/km)	Masse (kg)	Masse maximale en charge techniquement admissible (kg)	Empatement (mm)	Largeur de voie (mm)	Largeur de voie Essieu directeur (mm)	Largeur de voie (mm)	Type de carburant	Mode de carburateur	Capacité (cm ³)	Energie électrique (kWh/km)	Code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes	Réduction des émissions obtenues grâce aux technologies innovantes
Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Type 1	Variante 1	Version 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1
Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Type 1	Variante 1	Version 2	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1
Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Type 1	Variante 2	Version 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1
Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Type 1	Variante 2	Version 2	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1
Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Type 2	Variante 1	Version 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1
Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Type 2	Variante 1	Version 2	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1

Nom du constructeur	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2
Nom du constructeur nationale standard	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2
Nom du constructeur dans le registre national	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 1	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2
Type	Type 2	Type 2	...	Type 1	Type 1	Type 1
Variante	Variante 2	Variante 2	...	Variante 1	Variante 1	Variante 2
Version	Version 1	Version 2	...	Version 1	Version 2	Version 1
Marque	...	...	...	...	...	...
Dénomination commerciale	...	...	...	...	...	...
Catégorie de véhicule réceptionné	...	...	...	...	...	...
Catégorie de véhicule immatriculé	...	...	...	...	...	...
Nombre total de nouvelles immatriculations	...	...	...	...	...	...
Emissions spécifiques de CO ₂ (g/km)	...	...	...	...	...	...
Masse (kg)	...	...	...	...	...	...
Masse maximale en charge techniquement admissible (kg)	...	...	...	...	...	...
Empatement (mm)	...	...	...	...	...	...
Largeur de voie (mm)	...	...	...	...	...	...
Largeur de voie directeur (mm)	...	...	...	...	...	...
Largeur de voie (mm)	...	...	...	...	...	...
Type de carburant	...	...	...	...	...	...
Mode de carburation	...	...	...	...	...	...
Capacité (cm ³)	...	...	...	...	...	...
Energie électrique consommation (Wh/km)	...	...	...	...	...	...
Code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes	...	...	...	...	...	...
Réduction des émissions obtenues grâce aux technologies innovantes	...	...	...	...	...	...

Nom du constructeur	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2
Nom du constructeur nationale standard	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2
Nom du constructeur dans le registre national	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2	Construct. 2
Type	Type 1	Type 2	Type 2	Type 2	Type 2	Type 2	...
Variante	Variante 2	Variante 1	Variante 1	Variante 2	Variante 2	Variante 2	...
Version	Version 2	Version 1	Version 2	Version 1	Version 2	Version 2	...
Marque	...	...	...	...	...	...	...
Dénomination commerciale	...	...	...	...	...	...	...
Catégorie de véhicule réceptionné	...	...	...	...	...	...	...
Catégorie de véhicule immatriculé	...	...	...	...	...	...	...
Nombre total de nouvelles immatriculations	...	...	...	...	...	...	...
Emissions spécifiques de CO ₂ (g/km)	...	...	...	...	...	...	...
Masse (kg)	...	...	...	...	...	...	...
Masse maximale en charge techniquement admissible (kg)	...	...	...	...	...	...	...
Empattement (mm)	...	...	...	...	...	...	...
Largeur de voie (mm)	...	...	...	...	...	...	...
Essieu directeur (mm)	...	...	...	...	...	...	...
Largeur de voie (mm)	...	...	...	...	...	...	...
Type de carburant	...	...	...	...	...	...	...
Mode de carburant	...	...	...	...	...	...	...
Capacité (cm ³)	...	...	...	...	...	...	...
Energie électrique (Wh/km)	...	...	...	...	...	...	...
Code de la technologie innovante ou du groupe de technologies innovantes	...	...	...	...	...	...	...
Réduction des émissions obtenue grâce aux technologies innovantes	...	...	...	...	...	...	...

6354/01

N° 6354¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(20.10.2011)

Par sa lettre du 11 octobre 2011, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi exécute en droit national le règlement européen repris ci-dessus en précisant la répartition des compétences en la matière. Ainsi le Ministre ayant l'environnement dans ses attributions sera chargé des activités et mesures nécessaires à l'exécution du règlement, la Société nationale de contrôle technique sera chargée de la collecte des données que l'Administration de l'environnement transmettra à la Commission européenne.

Quoique la Chambre des Métiers aurait apprécié que les instances européennes se fussent fixés des objectifs plus ambitieux en la matière, elle n'a pas de remarques spécifiques à formuler.

Luxembourg, le 20 octobre 2011

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur Général,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6354/02

N° 6354²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(22.11.2011)

Par lettre du 11 octobre 2011, réf.: TS/CF/rn, Monsieur Marco Schank, ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le règlement concerne les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois. Ils représentent environ 12% du parc automobile (véhicules particuliers et camionnettes), c'est-à-dire les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises, dont le poids ne dépasse pas 3,5 t (camionnettes et camionnettes apparentées aux voitures, ou catégorie N1), et qui pèsent moins de 2.610 kg à vide. Ces véhicules sont responsables d'environ 1,5% des émissions totales de CO₂ de l'UE.

2. La mise en oeuvre complète de l'objectif à court terme de 175 g/km est fixée à 2017. Aux fins de la détermination de l'objectif de 175 g/km fixé pour 2017, les pourcentages suivants de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte: 70% en 2014, 75% en 2015 et 80% en 2016.

3. Les colégislateurs de l'Union européenne ont également décidé d'ajuster le niveau d'ambition de *l'objectif à long terme (2020)* en le portant de 135 g/km à 147 g/km. Cet objectif à long terme doit être confirmé lors de la révision du règlement prévue pour 2013.

4. Les fabricants dépassant les objectifs devront s'acquitter d'une *amende de 95 EUR par g/km*, à l'instar des fabricants de véhicules particuliers.

5. Enfin, le système de *superprime* en faveur des véhicules peu polluants, à savoir les camionnettes électriques et les camionnettes hybrides rechargeables, a été prolongé de deux ans par rapport à la proposition originale. Néanmoins, afin d'éviter que le système ne compromette l'intégrité environnementale de la législation, le nombre de véhicules pour lesquels le fabricant est autorisé à demander une prime sera limité à 25.000 pendant la durée du régime.

6. A part des dispositions sur le groupement de constructeurs et sur les dérogations en faveur de certains constructeurs, il y a lieu de relever

- le fait que l'utilisation de certains *carburants alternatifs* peut offrir des réductions de CO₂ importantes;
- la possibilité d'inclure des mesures *d'éco-innovation* dans le réexamen des procédures d'essai des véhicules;

- le fait que le 1er janvier 2012 au plus tard, la Commission devrait étudier s'il y a lieu de modifier la législation applicable de manière à inclure une obligation, pour les constructeurs qui sollicitent la réception par type de véhicules de catégorie N1, d'équiper chaque véhicule d'un *compteur de la consommation de carburant*;
- la possibilité d'installer et d'utiliser des *limiteurs de vitesse* sur certaines catégories de véhicules à moteur en vue d'inclure les véhicules utilitaires légers relevant du règlement.

7. Le seul article du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers qui est à exécuter est celui relatif à la surveillance et à la communication des émissions moyennes (art. 8).

8. Ainsi le projet de loi prévoit-il que

- le ministre ayant l'environnement dans ses attributions sera chargé de la coordination des activités et des mesures nécessaires à l'exécution du règlement;
- en ce qui concerne la collecte des données, la Société nationale de contrôle technique est l'organisme le mieux outillé à ce faire;
- l'Administration de l'environnement étant en contact régulier avec la Commission européenne en ce qui concerne la transmission d'autres informations environnementales, elle sera chargée de la communication de toutes les données et informations exigées par le règlement précité.

9. Notre Chambre a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord au présent projet de loi.

Luxembourg, le 22 novembre 2011

Pour la Chambre des salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

6354/03

N° 6354³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(14.12.2011)

L'objet du présent projet de loi est de porter exécution en droit national du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (ci-après le Règlement).

Au cours de l'été 2010, la Chambre de Commerce avait eu à aviser ce qui à l'époque étaient le projet de loi portant exécution du règlement (CE) No 443/2009¹ et le projet de loi portant exécution et sanction du règlement (CE) No 1005/2009², à la suite desquels s'inscrit directement le projet de loi sous rubrique.

Le Règlement que ce dernier est censé exécuter, s'inscrit lui-même dans la poursuite de l'objectif final de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, laquelle convention-cadre a été approuvée par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993, cette dernière poursuivant l'objectif de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Ledit règlement doit être apprécié à la lumière de la stratégie élaborée à l'échelle communautaire en matière d'environnement qui est illustrée, entre autres, par le 6e programme d'action communautaire en la matière (engagement européen notamment de réduire dans un premier temps de 8% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012 et par rapport à 1990), ainsi que par la mise en œuvre et le renforcement des activités de recherche et développement (R&D) enclines à favoriser et accélérer les progrès dans tous les domaines afférents. L'un des aspects des actions à mener concerne précisément la réduction significative des émissions des véhicules utilitaires légers qui représentent à ce jour 12% du parc automobile (véhicules particuliers et camionnettes) au niveau européen, et „seulement“ 1,5% des émissions totales de CO₂ en Europe.

La Chambre de Commerce souligne le contexte dans lequel la problématique réglementaire afférente s'inscrit. A commencer par dire que, contrairement aux engagements communautaires pris depuis 1995, le niveau des émissions de CO₂ a considérablement augmenté, en raison du développement du parc automobile qui a largement contrebalancé les progrès réalisés en matière d'efficacité énergétique et environnementale.

La Commission européenne, afin d'enrayer cette escalade des émissions de CO₂, a fondé son action autour de trois piliers, à savoir les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les

1 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers. (3653BFR)

2 Projet de loi portant exécution et sanction du règlement (CE) No 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. (3655BFR)

émissions³, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion, par des incitants fiscaux notamment, de voitures économes en carburant. A cet égard, elle a adopté en 2007 deux communications⁴ qui soulignent la nécessité d'élaborer des mesures complémentaires pour viser et atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici 2012. A cet égard, la Commission est tenue de proposer un cadre réglementaire adéquat, qui soit d'un côté axé sur les baisses d'émissions de l'ordre de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf et, d'un autre côté, conforme au règlement (CE) No 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Les progrès technologiques et l'utilisation renforcée des biocarburants durables doivent permettre de ramener de 130 à 120 g de CO₂/km le niveau d'émissions. Avec l'accord du 15 décembre 2010 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne sur la proposition de la Commission établissant des normes relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers⁵, il se trouve que l'approche dite intégrée a contribué à réaliser une baisse supplémentaire de 10 g de CO₂ pour atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km.

Pour l'essentiel, la Chambre de Commerce s'en tient à l'exposé des motifs du projet de loi sous avis. Elle note en particulier que le Règlement que le projet de loi sous rubrique vise à faire appliquer comprend deux types de dispositions, les premières ayant trait à la fixation d'une norme d'émission (seuil) pour les véhicules utilitaires légers, tandis que les secondes permettent d'assortir aux possibles dépassements de seuil des sanctions financières, ce que le Règlement nomme „prime sur les émissions excédentaires“.

La Chambre de Commerce retient également que la Commission européenne proposera d'ici 2014 un élargissement des véhicules inclus dans le Règlement, et ce en vue d'atteindre les objectifs à tenir jusqu'à 2020. Notamment, la Chambre de Commerce souligne que la Commission est appelée à établir, au plus tard le 31 décembre 2011, „une procédure qui a pour objet d'obtenir des valeurs représentatives des émissions de CO₂, du rendement énergétique et de la masse des véhicules complétés, tout en veillant à ce que le constructeur du véhicule de base ait accès en temps utile à la masse et aux émissions spécifiques de CO₂ du véhicule complété. La Commission inclura les véhicules utilitaires légers dans le réexamen des procédures de mesure des émissions de CO₂ prévu à l'article 13, paragraphe 3, du règlement (CE) No 443/2009“ ainsi que „dans le réexamen de la directive 2007/46/CE“ prévu dans ce même règlement communautaire.

La Chambre de Commerce rappelle que, du point de vue légal, tout règlement communautaire est obligatoire et applicable dans ses strictes dispositions. Il ne s'agit donc pas pour elle de discuter lesdites dispositions.

Le projet de loi sous avis comporte trois dispositions principalement. Le ministre ayant dans ses attributions l'environnement est chargé, „aux fins d'exécution du règlement (UE) No 510/2011 (...), de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent“. Les deux autres dispositions ont trait, dans le cadre de l'exécution du Règlement, à la collecte, la mise à disposition des données concernant les véhicules utilitaires légers neufs ainsi qu'à la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises en la matière. Pour elle, ces dispositions sont exécutoires des dispositions inscrites à l'article 8 du Règlement qui portent sur la „surveillance et [la] communication des émissions moyennes“. La Société nationale de contrôle technique, laquelle est chargée de „collecter et à mettre à disposition les données sur les véhicules utilitaires légers neufs“ et l'Administration de l'environnement est en charge de la communication auprès des services de la Commission européenne des données et informations afférentes.

La Chambre de Commerce n'a pas d'observation supplémentaire à formuler.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

3 Cf. engagements en 1998 et 1999 de la part des associations des constructeurs d'automobiles européens (ACEA), japonais (JAMA) et coréens (KAMA) à diminuer les émissions, et ce au travers de diverses recommandations de la Commission européenne (recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières, recommandations 2000/303/CE et 2000/304/CE afférentes du 13 avril 2000).

4 L'une d'elle présentait les résultats d'un réexamen de la stratégie visant la réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers, et l'autre était relative à un cadre réglementaire concurrentiel qui s'applique au secteur automobile (voir avis 3653BFR précité).

5 Cf. Communication COM (2007) 19.

6354/04

N° 6354⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(17.1.2012)

Par dépêche du 14 octobre 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures. Au texte du projet étaient joints un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière ainsi que le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

L'avis de la Chambre des métiers a été communiqué au Conseil d'Etat par dépêche du 3 novembre 2011, et celui de la Chambre des salariés par dépêche du 5 décembre 2011. L'avis de la Chambre de commerce a été transmis au Conseil d'Etat par dépêche du 11 janvier 2012.

*

Le règlement européen susmentionné a pour objet d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union européenne, contribuant à la mise en œuvre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.

Le règlement (UE) n° 510/2011 étant d'application directe, le projet de loi sous rubrique se limite à prévoir les dispositions nécessaires pour assurer son exécution. Conformément à l'article 8 dudit règlement, les Etats membres doivent veiller à identifier les autorités compétentes pour coordonner sa mise en œuvre et pour assurer la collecte et la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves ainsi que leur communication à la Commission européenne. Selon le paragraphe 1er de l'article 8, la collecte des données devrait débuter le 1er janvier 2012.

L'article unique du projet de loi reprend les dispositions identiques de la loi du 12 mars 2011 portant exécution du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 17 janvier 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6354/05

N° 6354⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

**AMENDEMENT ADOPTE PAR LA COMMISSION
DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(9.2.2012)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après un amendement au projet de loi sous rubrique, amendement adopté par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 8 février 2012.

*

Amendement portant sur l'article unique

L'article unique se lira dorénavant comme suit:

Article unique.– Aux fins d'exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent;
- la Société nationale **de contrôle technique circulation automobile** est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les véhicules utilitaires légers neufs;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

Commentaire de l'amendement

Il s'agit, par le biais de cet amendement purement technique, de prendre en compte la nouvelle dénomination de l'ancienne Société nationale de contrôle technique. Cette nouvelle dénomination a été entérinée par acte notarié en date du 13 janvier 2012. Une copie de cet acte notarié a été remise au Président de la Commission du Développement durable et peut être consultée auprès de l'Administration parlementaire.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement exposé ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

6354/06

N° 6354⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(6.3.2012)

Par dépêche du 9 février 2012, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat d'un amendement au projet de loi sous objet, adopté par la commission du Développement durable.

L'amendement en question était accompagné d'un commentaire.

*

Suite au changement de nom de la Société nationale de contrôle technique en Société nationale de circulation automobile, entériné par acte notarié en date du 13 janvier 2012, l'amendement unique vise à remplacer l'ancienne dénomination par l'actuelle.

L'amendement en question trouve l'accord du Conseil d'Etat et n'appelle pas d'autre observation de sa part.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 mars 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
La Vice-Présidente,
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6354/07

N° 6354⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(14.3.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; Mme Marie-Josée FRANK, Rapporteur; MM. Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand ETGEN, Camille GIRA, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Ben SCHEUER, Marc SPAUTZ et Serge URBANY, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 24 octobre 2011 par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 17 janvier 2012.

L'avis de la Chambre des Métiers date du 20 octobre 2011, celui de la Chambre des Salariés du 22 novembre 2011. La Chambre de Commerce a rendu son avis le 14 décembre 2011.

En date du 1er décembre 2011, la Commission du Développement durable a désigné Mme Marie-Josée Frank comme Rapporteur du projet de loi sous objet.

Lors de sa réunion du 8 février 2012, la Commission a fait une première analyse du texte et de l'avis du Conseil d'Etat. Lors de cette même réunion, la Commission a adopté un amendement parlementaire.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 6 mars 2012.

Le présent rapport a été présenté et adopté en date du 14 mars 2012.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

L'objet du présent projet de loi est de porter exécution en droit national du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Le règlement concerne les véhicules utilitaires légers, qui représentent environ 12% du parc automobile (véhicules particuliers et camionnettes), c'est-à-dire les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises, dont le poids ne dépasse pas 3,5 t (camionnettes et camionnettes apparentées aux

voitures, ou catégorie N1), et qui pèsent moins de 2.610 kg à vide. Ces véhicules sont responsables d'environ 1,5% des émissions totales de CO₂ de l'UE.

Le règlement vise les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'Union pour la première fois et n'ayant pas été immatriculés auparavant en dehors de l'Union, sauf pour une période limitée.

En date du 15 décembre 2010, le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne sont parvenus à un accord informel sur la proposition de la Commission établissant des normes relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers (camionnettes). Cet accord a été formellement approuvé par la suite. Cette proposition s'est inscrite dans la foulée du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières (règlement (CE) n° 443/2009) et constitue l'une des dernières mesures particulières annoncées dans la stratégie de l'Union européenne de réduction des émissions de CO₂ des véhicules commerciaux légers (Communication COM(2007) 19): approche intégrée contribuant à réaliser la réduction supplémentaire de 10 g de CO₂ nécessaire pour atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km.

Le projet de loi sous revue comporte trois dispositions principalement. Le ministre ayant dans ses attributions l'environnement est chargé, „aux fins d'exécution du règlement (UE) n° 510/2011 (...), de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent“. Les deux autres dispositions ont trait, dans le cadre de l'exécution du Règlement, à la collecte, la mise à disposition des données concernant les véhicules utilitaires légers neufs ainsi qu'à la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises en la matière. Pour elle, ces dispositions sont exécutoires des dispositions inscrites à l'article 8 du Règlement qui portent sur la „surveillance et [la] communication des émissions moyennes“. La Société nationale de contrôle technique, laquelle est chargée de „collecter et à mettre à disposition les données sur les véhicules utilitaires légers neufs“ et l'Administration de l'Environnement est en charge de la communication auprès des services de la Commission européenne des données et informations afférentes.

*

III. AVIS ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

1. Les Chambres professionnelles

Les trois Chambres professionnelles qui se sont prononcées sur le projet de loi sous rubrique, à savoir la Chambre des Métiers, la Chambre des Salariés ainsi que la Chambre de Commerce, sont en mesure de l'approuver.

2. Le Conseil d'Etat

L'article unique du projet de loi n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

3. Travaux parlementaires

La commission parlementaire a adopté un amendement afin de prendre en compte la nouvelle dénomination de l'ancienne Société nationale de contrôle technique. Cette nouvelle dénomination a été entérinée par acte notarié en date du 13 janvier 2012. Dans son avis complémentaire du 6 mars 2012, le Conseil d'Etat approuve cet amendement.

*

IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI**portant exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers**

Article unique.– Aux fins d'exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent;
- la Société nationale de circulation automobile est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les véhicules utilitaires légers neufs;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

Luxembourg, le 14 mars 2012

Le Rapporteur,
Marie-Josée FRANK

Le Président,
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6354

Date: 27/03/2012 16:33:33

Scrutin: 3

Vote: PL 6354 Règl. sur les émissions
de CO2

Description: Projet de loi 6354

Président: M. Mosar Laurent

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procuration:	11	0	0	11
Total:	59	0	0	59

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Bausch François	Oui	(Mme Loschetter Vivian)
M. Braz Félix	Oui		M. Gira Camille	Oui	(M. Adam Claude)
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui				

CSV					
Mme Adehm Diane	Oui	(M. Clement Lucien)	Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Bodén Fernand	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	(M. Oberweis Marcel)
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Hauptert Norbert	Oui		M. Kaes Ali	Oui	(M. Weydert Raymond)
M. Lies Marc	Oui	(M. Meyers Paul-Henri)	Mme Mergen Martine	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weydert Raymond	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	
M. Wolter Michél	Oui				


LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
Mme Spautz Vera	Oui	(M. Bodry Alex)			

DP					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui	(M. Etgen Fernand)	Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Meisch Claude)
M. Etgen Fernand	Oui		M. Helminger Paul	Oui	
M. Meisch Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Wagner Carlo)
M. Wagner Carlo	Oui				

ADR					
M. Colombara Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	
M. Henckes Jacques-Yve	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	

déi Lénk					
M. Urbany Serge	Oui				

Le Président:



Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 27/03/2012 16:33:33

Scrutin: 3

Vote: PL 6354 Règl. sur les émissions
de CO2

Description: Projet de loi 6354

Président: M. Mosar Laurent

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	48	0	0	48
Procuration:	11	0	0	11
Total:	59	0	0	59

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

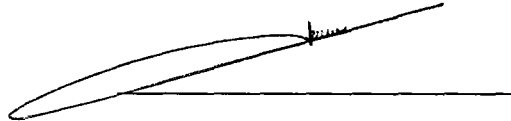
CSV

M. Weiler Lucien

Le Président:



Le Secrétaire général:



6354/08

N° 6354⁸**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(30.3.2012)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 29 mars 2012 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 27 mars 2012 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 17 janvier 2012 et 6 mars 2012;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 30 mars 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 14 mars 2012

ORDRE DU JOUR :

1. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
2. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers
 - Rapporteur : Madame Marie-Josée Frank
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval
 - Rapporteur : Madame Marie-Josée Frank
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, Mme Claudia Dall'Agnol (remplaçant Mme Lydia Mutsch), Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helminger, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Paul Mangen, Mme Carla Oliveira, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Alex Fixmer, du Fonds Belval,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Les membres de la Commission procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 6 mars courant, avis émis au sujet des amendements parlementaires du 30 janvier 2012.

Pour ce qui est de l'amendement 1, il concerne les définitions reprises à l'article 2 du projet de loi. Pour rappel, le Conseil d'Etat avait, dans son premier avis du 15 novembre 2011, insisté sur une reprise complète des définitions prévues par la directive 2008/96/CE et il avait notamment demandé l'ajout de la définition des lignes directrices. La commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat sur ce point et l'amendement 1 trouve l'accord de celui-ci.

L'amendement 2 concerne l'ajout, toujours à l'article 2, de la définition de l'« accident grave » en reprenant les critères utilisés à cet effet par le groupe de travail « Statistiques » pour le recensement et la classification des accidents routiers répertoriés sur le territoire national. Cet amendement ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

L'amendement 3 fait suite à une opposition formelle du Conseil d'Etat. Celui-ci avait noté dans son avis du 15 novembre 2011 que les auteurs du projet gouvernemental avaient omis de transposer le paragraphe 4 de l'article 6 de la directive 2008/96/CE. Dans son avis complémentaire du 30 janvier 2012, le Conseil d'Etat propose de rédiger le texte à l'indicatif présent et de modifier légèrement l'alinéa 4 nouveau de l'article 6 du projet de loi en le libellant comme suit : « *Les lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application.* ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'amendement 4 fait également suite à une opposition formelle du Conseil d'Etat liée à une question de transposition incomplète de la directive 2008/96/CE, les auteurs du projet gouvernemental ayant omis de transposer les exigences en matière de lignes directrices destinées à aider les organes compétents dans l'application de la future loi. Le texte proposé par la commission parlementaire ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf à mettre le texte à la forme de l'indicatif présent. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'amendement 5 fait suite à trois observations figurant dans l'avis du Conseil d'Etat du 15 novembre 2011 au sujet de la façon incorrecte de transposer la directive 2008/96/CE et concernant plus particulièrement les dispositions de son article 9 relatif à la formation et à la désignation des « auditeurs de sécurité routière ». Les critiques du Conseil d'Etat étaient assorties de deux oppositions formelles. La commission parlementaire a suivi les observations du Conseil d'Etat en prévoyant de reformuler l'article 8 initial (nouvel article 9). Le Conseil d'Etat constate que l'approche retenue par la commission parlementaire répond

globalement à ses critiques. Quant au libellé proposé du nouvel article 9, la Haute Corporation propose le texte qui suit :

(1) Les candidats à la formation d'auditeur de sécurité routière doivent satisfaire à l'une des conditions suivantes:

a) être titulaires d'un diplôme de bachelor ou de master ou d'un diplôme reconnu équivalent sanctionnant des études d'ingénieur;

b) justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents.

(2) La formation initiale des auditeurs de sécurité routière porte sur un volet théorique et un volet pratique.

Le volet théorique est subdivisé en 3 modules de 8 heures chacun. Il comprend les matières suivantes:

a) la démarche de contrôle en matière de sécurité des projets routiers;

b) le rôle de l'auditeur dans le cadre des audits de sécurité routière ainsi que la manière de concevoir ces audits et d'établir les rapports afférents;

c) l'élaboration d'études de cas traitant de la sécurité des infrastructures routières et prenant prioritairement en compte la sécurité des catégories d'usagers de la route les plus faibles ainsi que la sécurisation des bords de la chaussée.

Le volet pratique porte sur la réalisation d'un audit de sécurité routière relatif à un tronçon de route déterminé et l'élaboration d'un rapport d'audit.

La formation est sanctionnée par un examen dont le contenu, et les conditions de réussite sont déterminés par règlement grand-ducal.

(3) Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après le ministre, délivre aux candidats ayant réussi l'examen prévu au paragraphe 2 un certificat d'aptitude dont la durée de validité est de cinq ans et qui autorise le titulaire à exercer les fonctions d'auditeur de sécurité routière.

A condition pour le titulaire du certificat d'avoir participé activement à des cours de perfectionnement pendant la dernière année de validité du certificat, le certificat d'aptitude peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de validité consécutives d'une durée de cinq ans.

Les cours de perfectionnement s'étendent sur huit heures. Ces cours portent sur un rappel des matières prévues au paragraphe 2 pour le volet théorique de la formation initiale.

(4) Le ministre organise la formation initiale et les cours de perfectionnement. A ces fins, il peut s'appuyer en vue de l'organisation de l'enseignement en question sur le concours d'établissements spécialisés, autorisés à organiser des formations professionnelles et établis dans un Etat membre de l'Union européenne.

(5) Les certificats d'aptitude délivrés par les autorités d'autres Etats membres aux auditeurs de sécurité routière sont reconnus équivalents au certificat d'aptitude prévu au paragraphe 3. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Pour ce qui est de l'amendement 6, le Conseil d'Etat note que la commission parlementaire n'entend pas suivre sa proposition formulée dans son avis du 15 novembre 2011 quant à un renforcement de l'Inspection générale de la sécurité sociale en ressources humaines appelées à assurer les nouvelles tâches se dégageant pour cette administration de la loi en projet. En effet, la commission parlementaire prévoit de limiter les engagements nouveaux à un ingénieur et à un ingénieur technicien pour l'Administration des ponts et chaussées. Pour le surplus, la commission parlementaire entend suivre les propositions rédactionnelles du Conseil d'Etat.

*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport en vue de son adoption au cours de la réunion du 20 mars prochain.

2. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Les membres de la Commission procèdent à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 6 mars courant, avis émis au sujet de l'amendement parlementaire adopté par la Commission du Développement durable en date du 8 février dernier.

Suite au changement de nom de la Société nationale de contrôle technique en Société nationale de circulation automobile, entériné par acte notarié en date du 13 janvier 2012, l'amendement unique visait simplement à remplacer l'ancienne dénomination par l'actuelle. L'amendement en question trouve l'accord du Conseil d'Etat et n'appelle pas d'autre observation de sa part.

Madame la Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Ce document ne soulève pas de commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose de retenir le modèle de base comme temps de parole pour les débats en séance publique.

3. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval

Le projet de loi sous rubrique fait partie du programme de réalisation de la Cité des Sciences que le Gouvernement est en train de réaliser sur le site de la friche industrielle reconvertie de Belval pour les besoins de l'Université du Luxembourg. Il autorise le Gouvernement à procéder à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid.

Le Bâtiment Laboratoires accueillera les activités des unités de recherche en ingénierie, en géophysique, en sciences de matériaux et en biologie ainsi que les travaux pratiques des enseignements universitaires afférents au niveau de formation „bachelor“ et des enseignements spécialisés en niveau de formation „master“.

La deuxième centrale de production de froid sera installée au sous-sol de ce bâtiment au niveau -2.

La Halle d'essais Ingénieurs sera implantée à proximité immédiate des Laboratoires, du côté sud du Bâtiment Laboratoires. La parcelle qui accueillera cette halle est par ailleurs réservée à la construction, dans une étape ultérieure, de deux bâtiments de laboratoires complétant l'infrastructure en laboratoires universitaires, fournie par le Bâtiment Laboratoires projeté.

Les dépenses engagées au titre de ce projet de loi ne peuvent pas dépasser le montant de 136.250.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 685.44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010.

Le représentant du Fonds Belval présente le document joint en annexe du présent procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- à la demande de la Commission du Développement durable, le Fonds Belval est en train de faire réaliser une étude sur l'impact de l'utilisation des énergies renouvelables sur le site de l'Université. Cette étude est en cours de finalisation et ses résultats seront connus sous peu ;
- une étude de mobilité a été réalisée pour l'ensemble du site de Belval. La gestion globale du parking sera intégrée dans la gestion générale du site. Le nombre d'emplacements de parking autorisés pour les besoins de l'Université a été défini en appliquant le modal split de 40/60 pour les salariés de l'Université et de 80/20 pour les étudiants ;
- l'alimentation en chaleur de la Cité des Sciences sera réalisée grâce à la connexion au réseau de chauffage urbain Sudcal et au recours, en deuxième étape, aux capacités fournies par la centrale gaz/vapeur de Raemerich. En outre, deux centrales de production de froid seront installées sur le site ;
- il est prévu d'installer une surface d'essais spécifique dite « Spannfeld » dans la Halle d'essais Ingénieurs. Cette surface sera composée d'une dalle de 150 m² sur laquelle des tests à grande échelle pourront être réalisés, tels que des essais de traction, de compression, de flexion, de fatigue mécanique. Etant donné que ce type d'installation est très spécifique et qu'il est porté à la connaissance des membres de la commission parlementaire qu'il existe des tables d'essais similaires dans des universités situées à proximité (Kaiserslautern, Liège et Metz), certains d'entre eux craignent un effet de redondance et se demandent s'il ne serait pas judicieux d'envisager une coopération au sein de la Grande Région plutôt que de prévoir cette installation coûteuse à Belval. Les représentants gouvernementaux donnent à considérer que les responsables de l'Université et du Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche décident du contenu des bâtiments à construire et qu'ils ont exprimé le souhait d'installer cette surface d'essais. Par ailleurs, une telle installation pourrait permettre des synergies entre l'Université et Arcelor-Mittal ou entre l'Université et les Centres de Recherche Publics qui déménageront prochainement sur le site de la Cité des Sciences ;
- dans ce contexte, et tout en étant conscients du fait que l'Université bénéficie d'une complète indépendance pour la gestion de la Cité des Sciences, les membres de la Commission sont pourtant d'avis qu'il est important de s'assurer que l'Université ne puisse pas, de façon unilatérale, refuser un partenariat avec l'extérieur, et ce à la fois dans l'intérêt de l'Université elle-même et dans l'intérêt de l'économie luxembourgeoise dans son ensemble.

*

Dans les considérations générales de son avis du 14 février dernier, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le libellé de l'article 99 de la Constitution qui dispose que toute réalisation au profit de l'Etat d'un bâtiment considérable doit être autorisée par une loi spéciale. Il rappelle à cet égard que la lecture qu'il a toujours réservée à cette règle constitutionnelle consiste à exiger une loi séparée pour chaque projet immobilier à autoriser. Il aurait dès lors fallu, du moins pour le Bâtiment Laboratoires, un projet de loi distinct, alors qu'avec un coût prévu de 115,07 millions d'euros, la dépense dépasse le seuil de 40 millions d'euros fixé à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Quant à la Halle d'essais Ingénieurs, son coût estimé à 9,5 millions reste en deçà de ce seuil et ne requiert dès lors pas de loi spéciale. Il en est de même de l'équipement de la deuxième centrale de production de froid dont le coût d'investissement est de 11,676 millions d'euros.

Dans le passé, le Gouvernement a retenu de soumettre à l'autorisation de la Chambre des Députés tous les projets immobiliers à implanter dans la Cité des Sciences, peu importe que leur coût dépasse ou non le seuil précité de l'article 80 de la loi du 8 juin 1999. Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à cette approche, mais exige qu'à l'avenir il soit fait droit aux exigences formelles de l'article 99 de la Constitution et que pour chaque projet immobilier il y ait une loi spéciale. Afin de tenir compte de cette critique formulée par le Conseil d'Etat, les responsables gouvernementaux informent la commission parlementaire que, dorénavant, chaque projet immobilier fera l'objet d'un projet de loi séparé.

La Haute Corporation note encore que les tableaux relatifs aux estimations budgétaires du bâtiment Laboratoires et de la Halle d'essais Ingénieurs comportent tous les deux au titre des équipements projetés une ligne intitulée « décor artistique », qui prévoit une dépense de 800.000 euros dans le premier cas et de 70.000 euros dans le second. Le responsable du Fonds Belval confirme, dans ce contexte que :

- un concept d'ensemble cohérent sera élaboré pour affecter les fonds projetés ;
- les artistes pressentis pour contribuer à la réalisation dudit concept seront sélectionnés par la voie d'appels à projets ;
- les dépenses projetées sont destinées à promouvoir la création artistique, prévue par la loi modifiée du 30 juillet 1999 concernant a) le statut de l'artiste professionnel indépendant et l'intermittent du spectacle, b) la promotion de la création artistique.

*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles du projet et aux remarques afférentes du Conseil d'Etat :

Intitulé

Le Conseil d'Etat propose d'écrire comme suit l'intitulé du projet de loi :

Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'essais Ingénieurs et de la deuxième unité de production à froid à Belval

La Commission du Développement durable décide de suivre cette proposition.

Article 1er

Dans sa version initiale, l'article 1^{er} se lit comme suit :

Art. 1er. *Le Gouvernement est autorisé à procéder sur le site de Belval à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval pour les besoins de l'Université du Luxembourg.*

Le Conseil d'Etat propose d'écrire „Halle d'essais Ingénieurs“ et de remplacer les termes „deuxième Centrale de production de froid à Belval“ par „deuxième unité de production à froid“. La Commission du Développement durable fait siennes ces propositions.

Article 2

Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

Art. 2. *Les dépenses engagées au titre du projet visé à l'article 1er ne peuvent pas dépasser le montant de 136.250.000.- €. Ce montant correspond à la valeur 685.44 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2010. Déduction faite des dépenses*

déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précitée.

Le conseil d'Etat suggère d'écrire la mention chiffrée du coût „136.250.000 euros“. A la deuxième phrase, la mention de la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction s'écrit „685,44“. La Commission du Développement durable fait siennes ces propositions.

Article 3

L'article 3 se lit comme suit :

Art. 3. *Les travaux sont réalisés par l'établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest à charge des crédits mis à la disposition de ce dernier dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 3 de la loi du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest.*

Quant à la forme du texte, elle ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. Quant au fond, le Conseil d'Etat note qu'en vertu du projet de loi n° 6283 modifiant la loi du 12 août 2003 portant création de l'Université du Luxembourg, modifiant le Code de la sécurité sociale, modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements sur le site de Belval-Ouest il est prévu de transférer la propriété de l'immobilier relevant de la Cité des Sciences du patrimoine de l'Etat dans le patrimoine de l'établissement public que constitue l'Université. De l'avis du Conseil d'Etat, ce transfert de propriété doit se répercuter sur la maîtrise des ouvrages à y réaliser. Le Fonds Belval n'agira plus pour compte de l'Etat mais pour compte du propriétaire des immeubles à ériger dans l'enceinte de la Cité des Sciences. Dans la mesure où le projet de loi n° 6283 entrera en vigueur avant le projet de loi sous examen, il faudra tenir compte des changements éventuellement intervenus en matière de maîtrise des ouvrages dont relèvent les immeubles à réaliser en vertu de la loi en projet. Les membres de la commission parlementaire prennent note de cette remarque, mais constatent que le projet de loi sous examen entrera en vigueur avant le projet de loi n°6283.

Luxembourg, le 27 mars 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

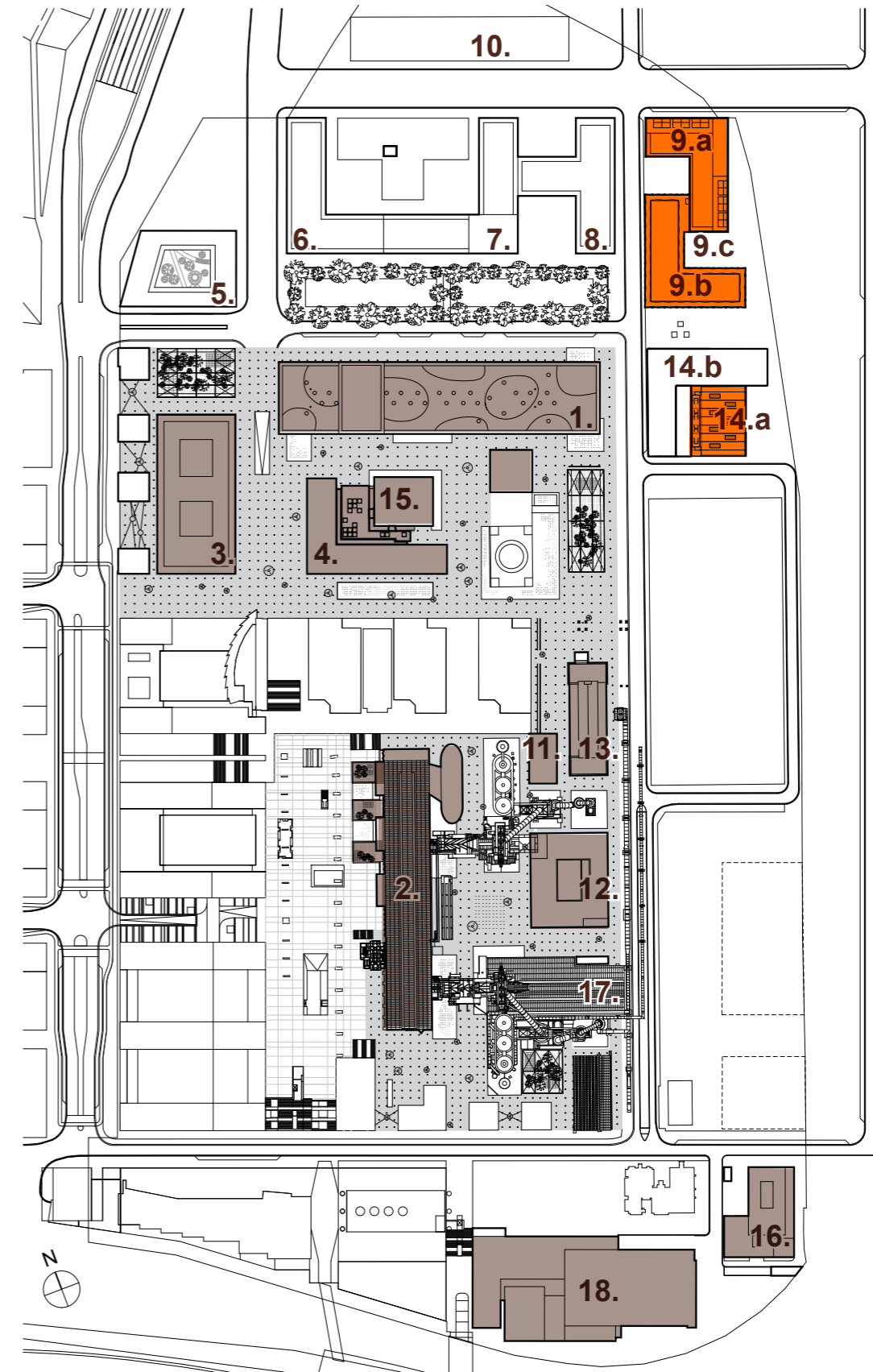


Projet de loi
relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires,
de la Halle d'Essais Ingénieurs et
de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid
à Belval

La Cité des Sciences à Belval

IMPLANTATION GÉNÉRALE

1. la Maison du Savoir
2. la Maison du Livre
3. la Maison des Sciences Humaines
4. la Maison du Nombre
5. la Maison de l'Ingénieur
6. la Maison des Matériaux II
7. la Maison de l'Environnement I
8. la Maison de l'Environnement II
9. **Bâtiment Laboratoires**
 - a. aile Nord (Maison des Matériaux I)
 - b. aile Sud (Maison de la Vie)
 - c. la deuxième Centrale de production de froid
10. les Ateliers et Halles d'Essais Nord
11. le bâtiment Biotech
12. la Maison de l'Innovation
13. l'Incubateur d'Entreprises
14. les Laboratoires et Ateliers d'Essais Ingénieurs
 - a. la Halle d'Essais Ingénieurs
 - b. les laboratoires et bureaux
15. la Maison des Arts et des Étudiants
16. le Bâtiment administratif pour le compte de l'État
17. le Centre National de la Culture Industrielle
18. le Centre de Musiques Amplifiées - Rockhal



bâtiments construits en phase 1



Le Bâtiment Laboratoires

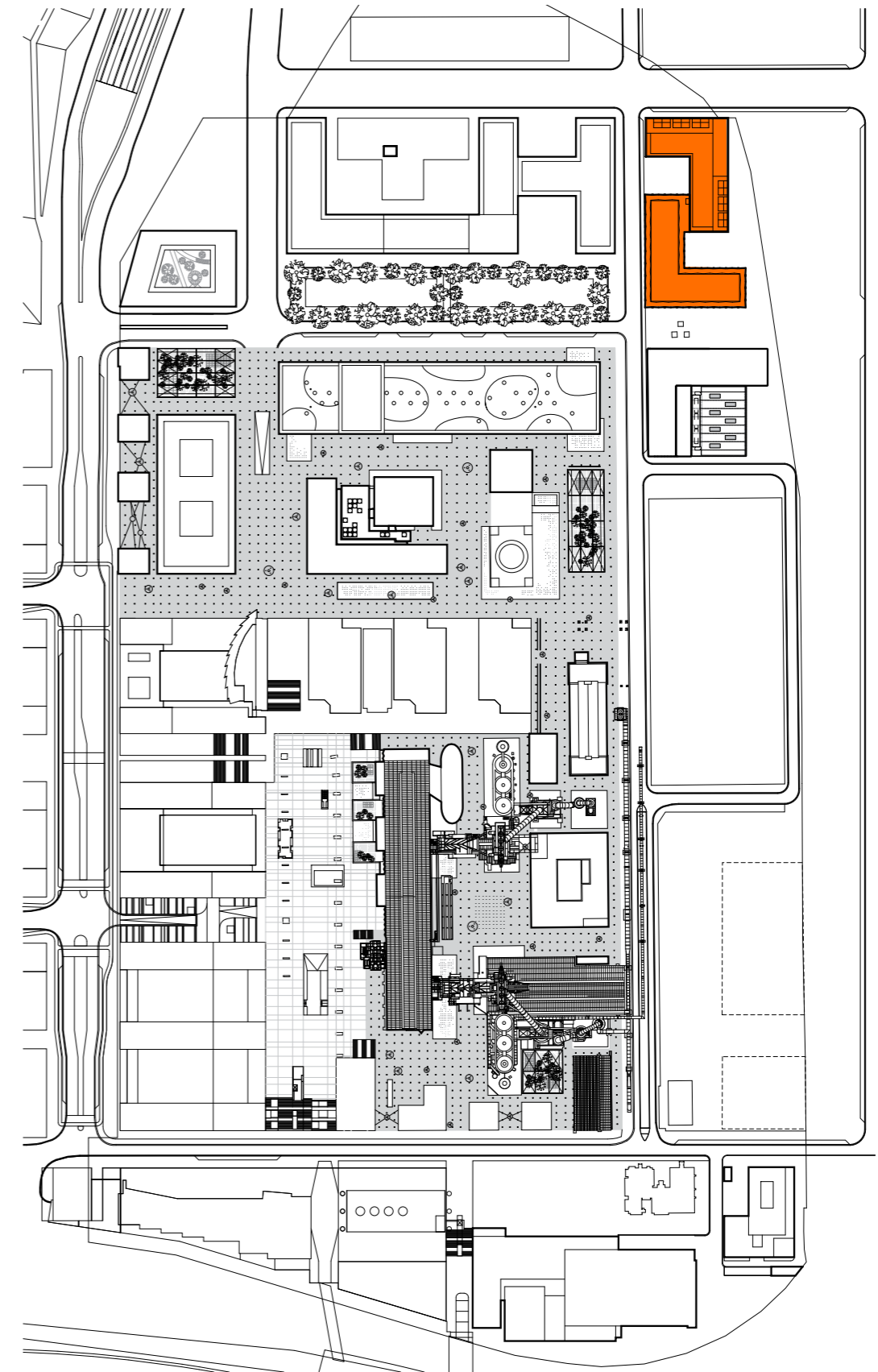
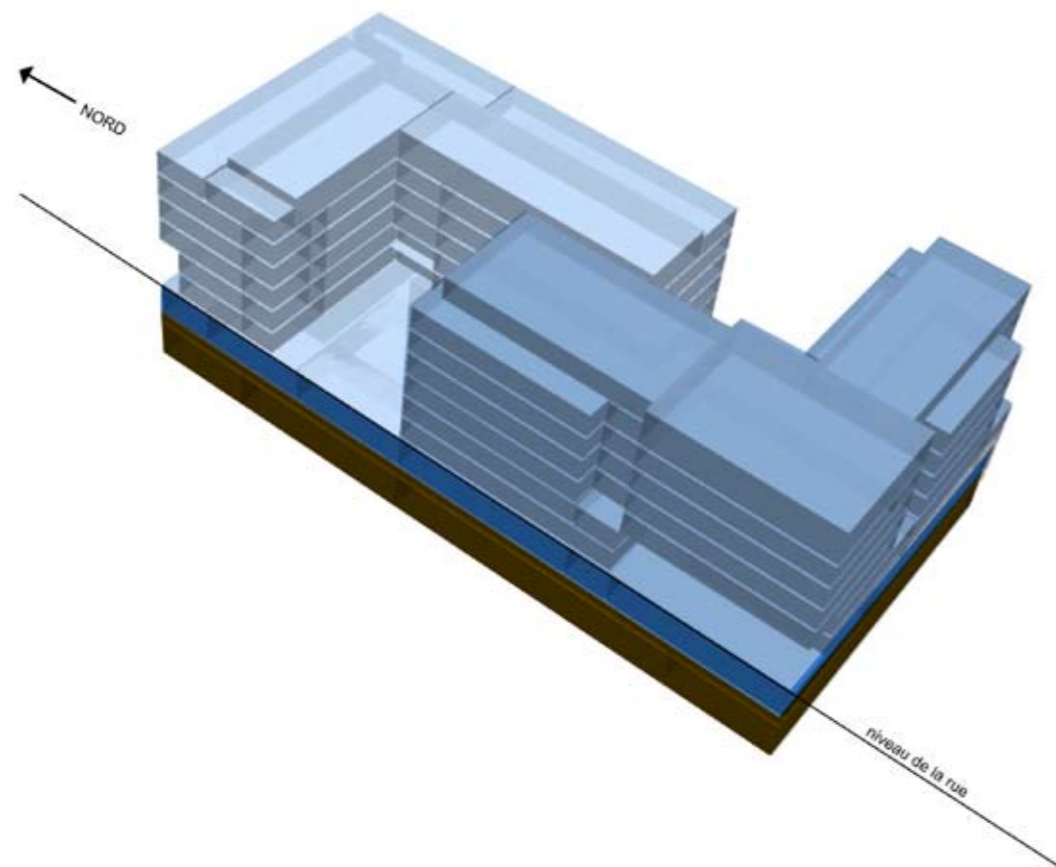
L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES



Le Bâtiment Laboratoires

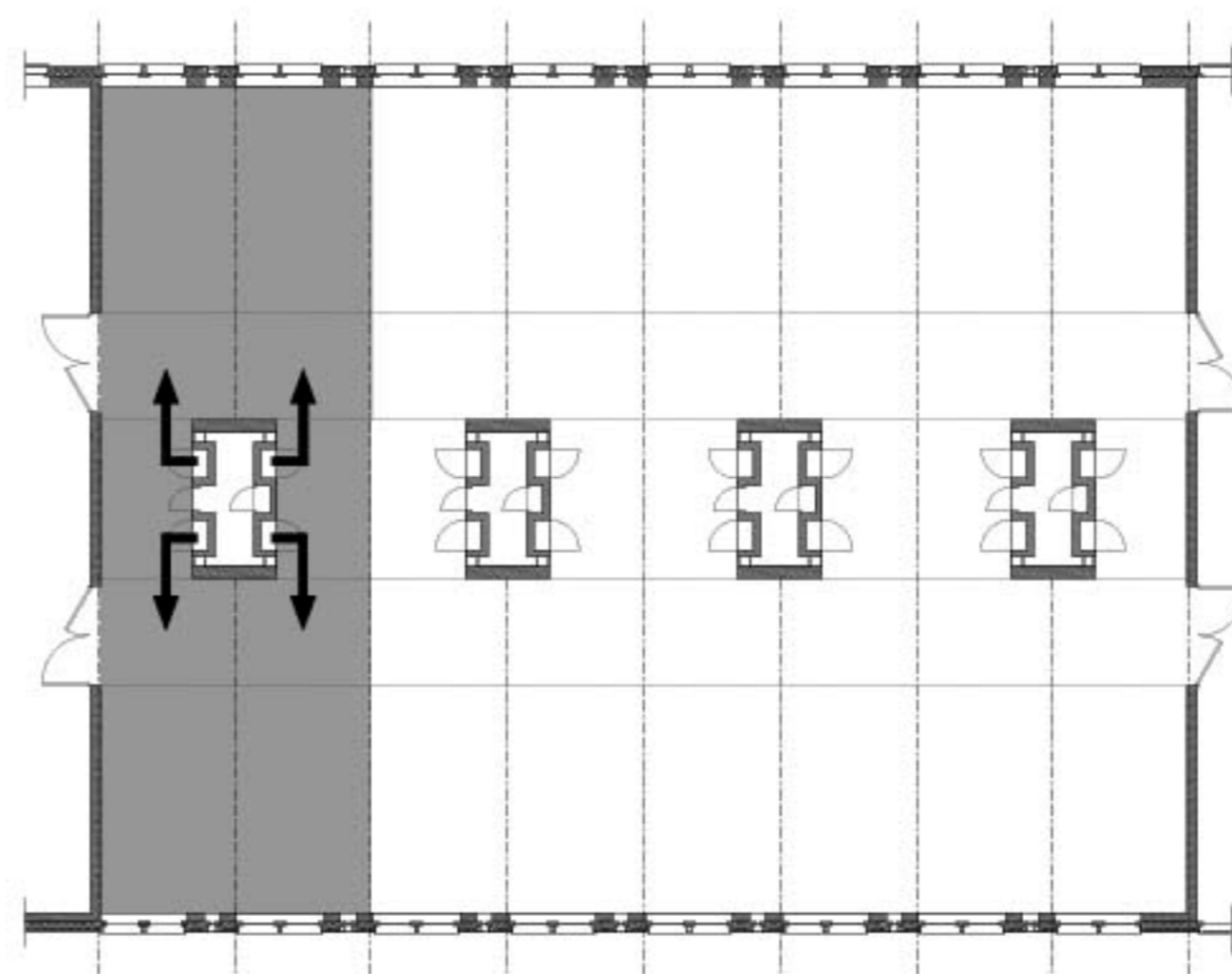
L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

PRINCIPE DE FLEXIBILITÉ

surfaces de recherche librement aménageables
flexibilité des infrastructures techniques installées



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

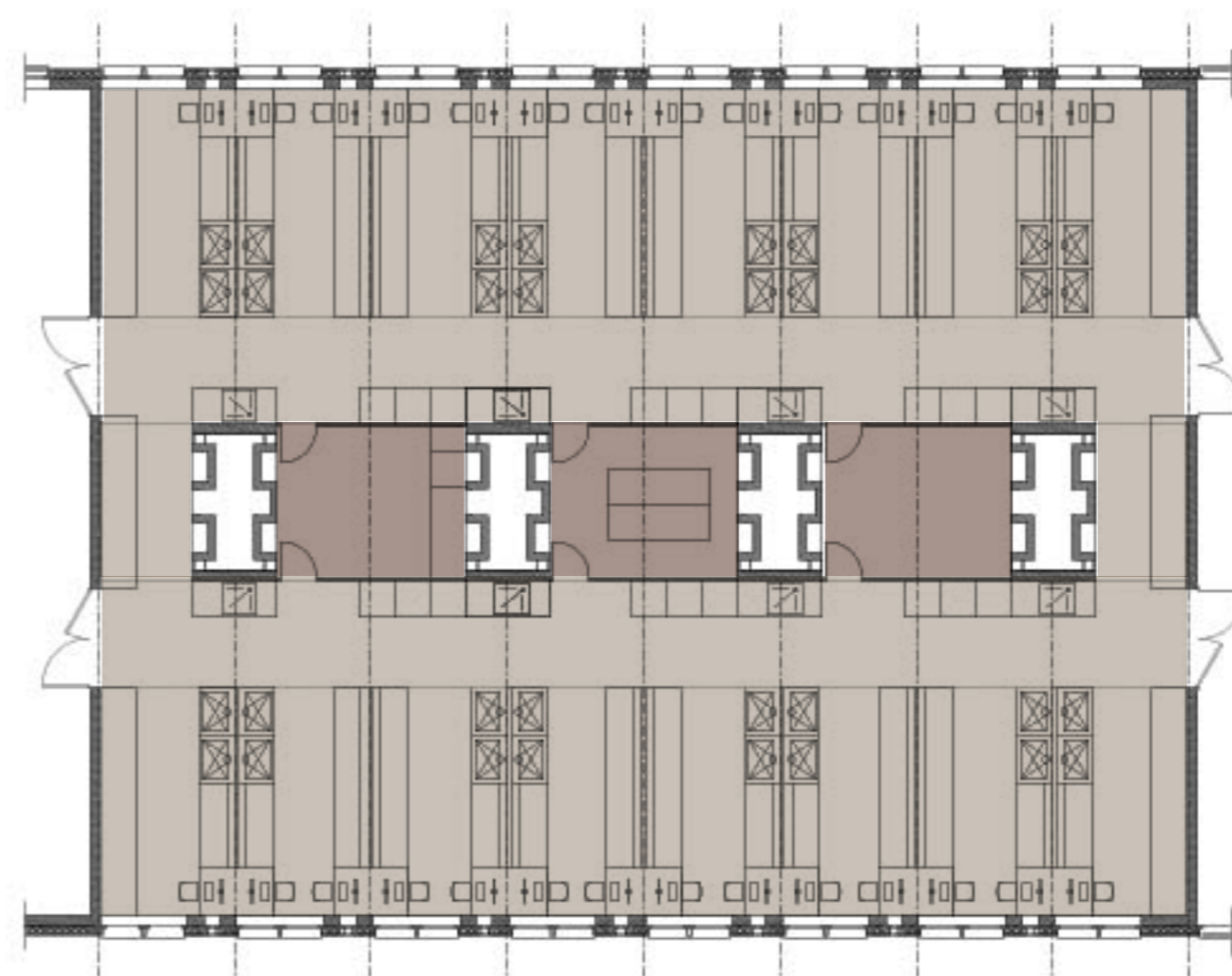
LE PROJET

LES SURFACES

PRINCIPE DE FLEXIBILITÉ

exemple d'aménagement

- laboratoire paysager
- zone d'appoint technique (stocks, produits chimiques)



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

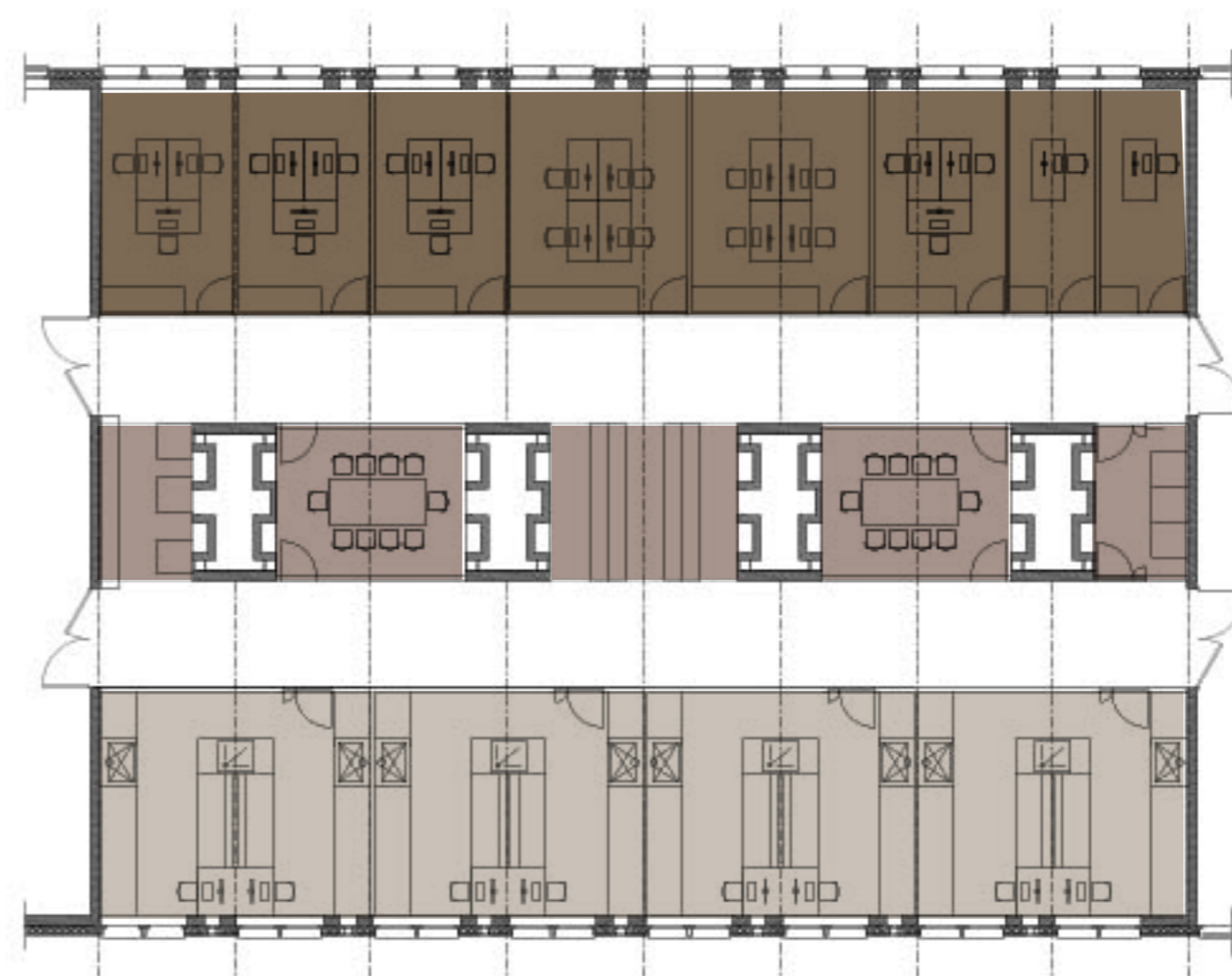
LE PROJET

LES SURFACES

PRINCIPE DE FLEXIBILITÉ

exemple d'aménagement

- bureaux de recherche
- zone d'appoint centrale (archives, réunions, serveurs)
- laboratoires cloisonnés



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

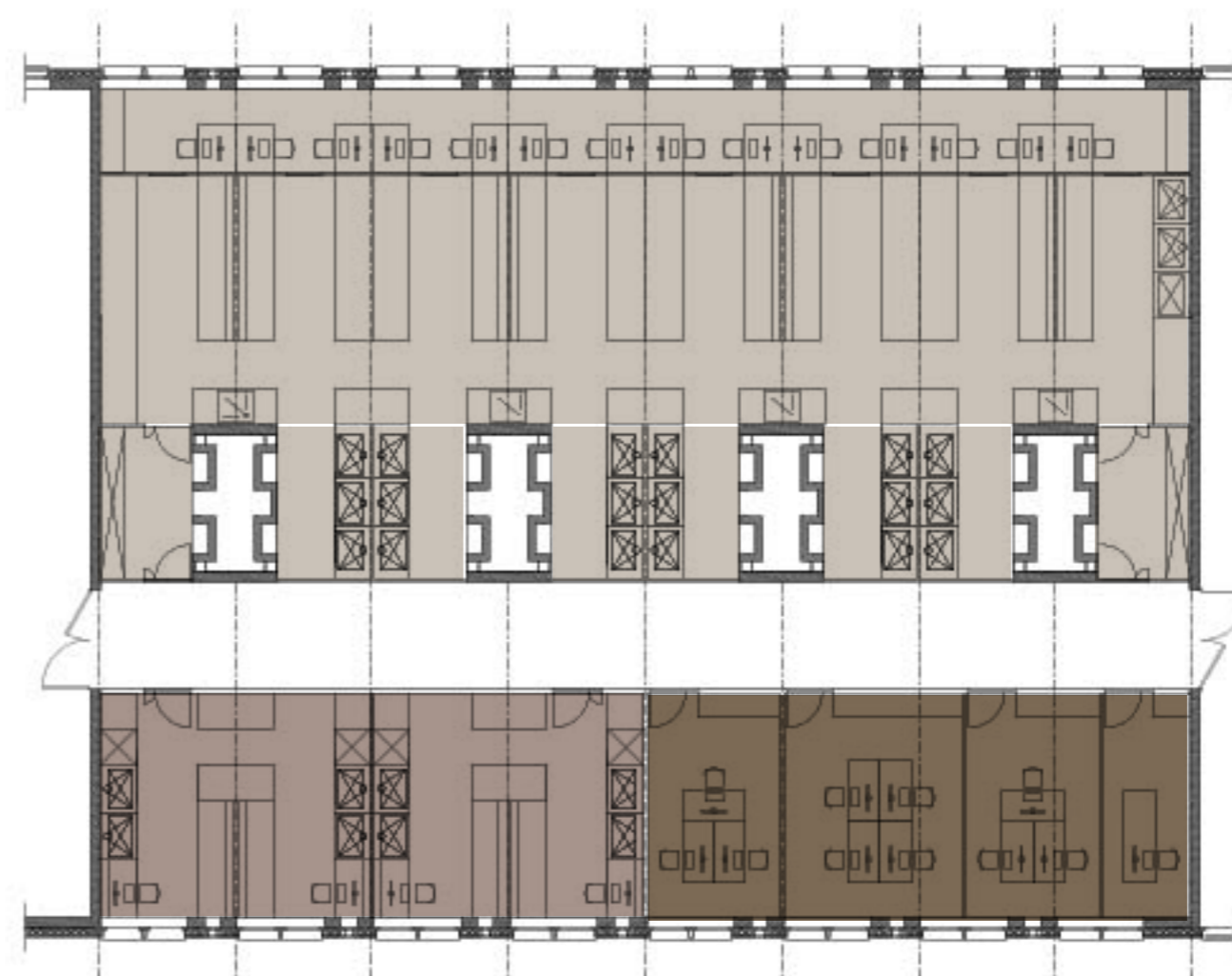
LE PROJET

LES SURFACES

PRINCIPE DE FLEXIBILITÉ

exemple d'aménagement

- laboratoire paysager
- laboratoires cloisonnés
- bureaux de recherche

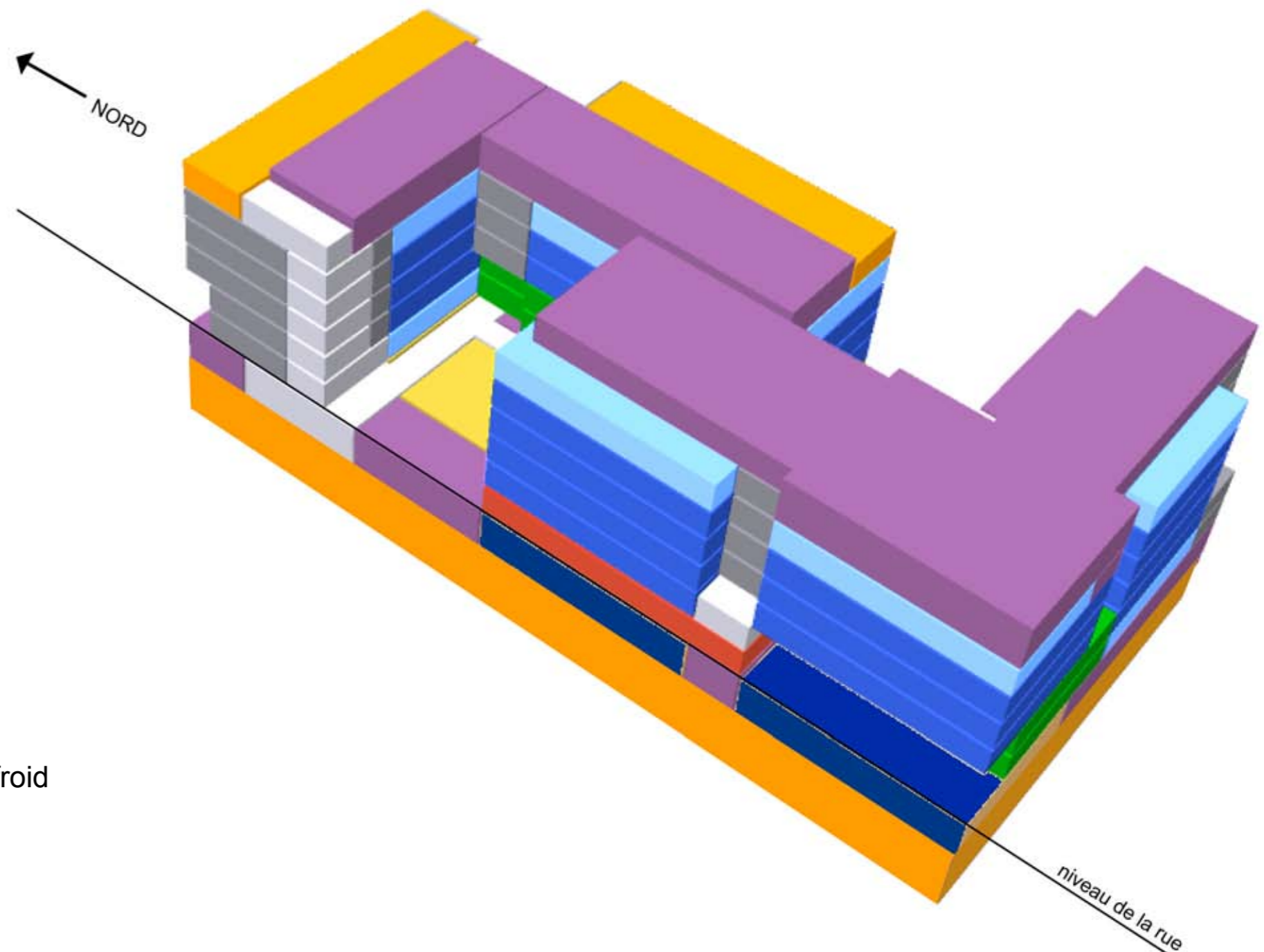


Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

TYPOLOGIE DES SURFACES

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
- locaux techniques du bâtiment
- locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

REZ-DE-CHAUSSÉE

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
 - locaux techniques du bâtiment
 - locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU +1

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

- type «standard»

type «standard élevé»

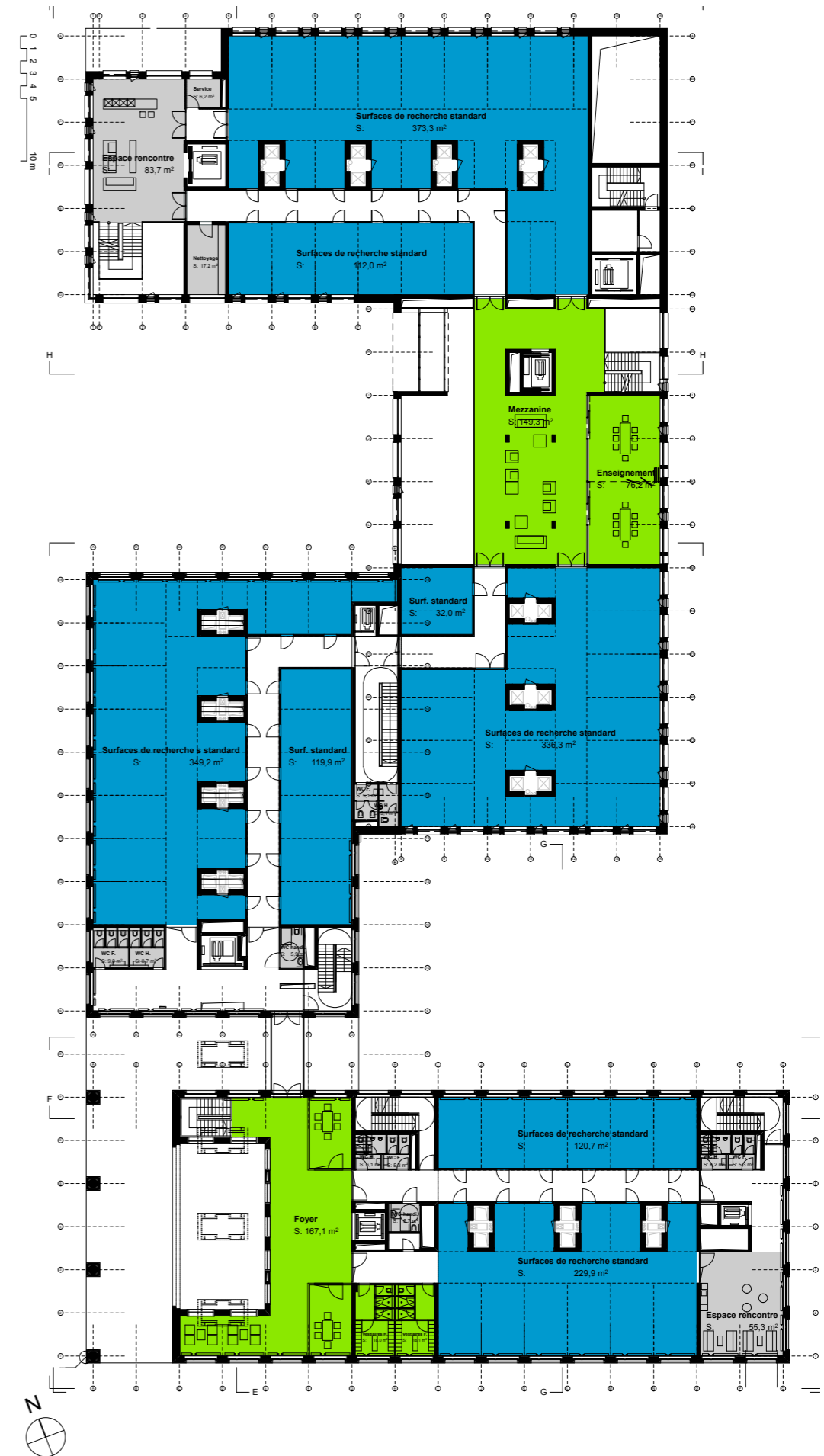
type «de recherche spécifique»

- surfaces de communication

logistique

locaux techniques du bâtiment

locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAUX +2 à +4

hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

■ type «standard»

type «standard élevé»

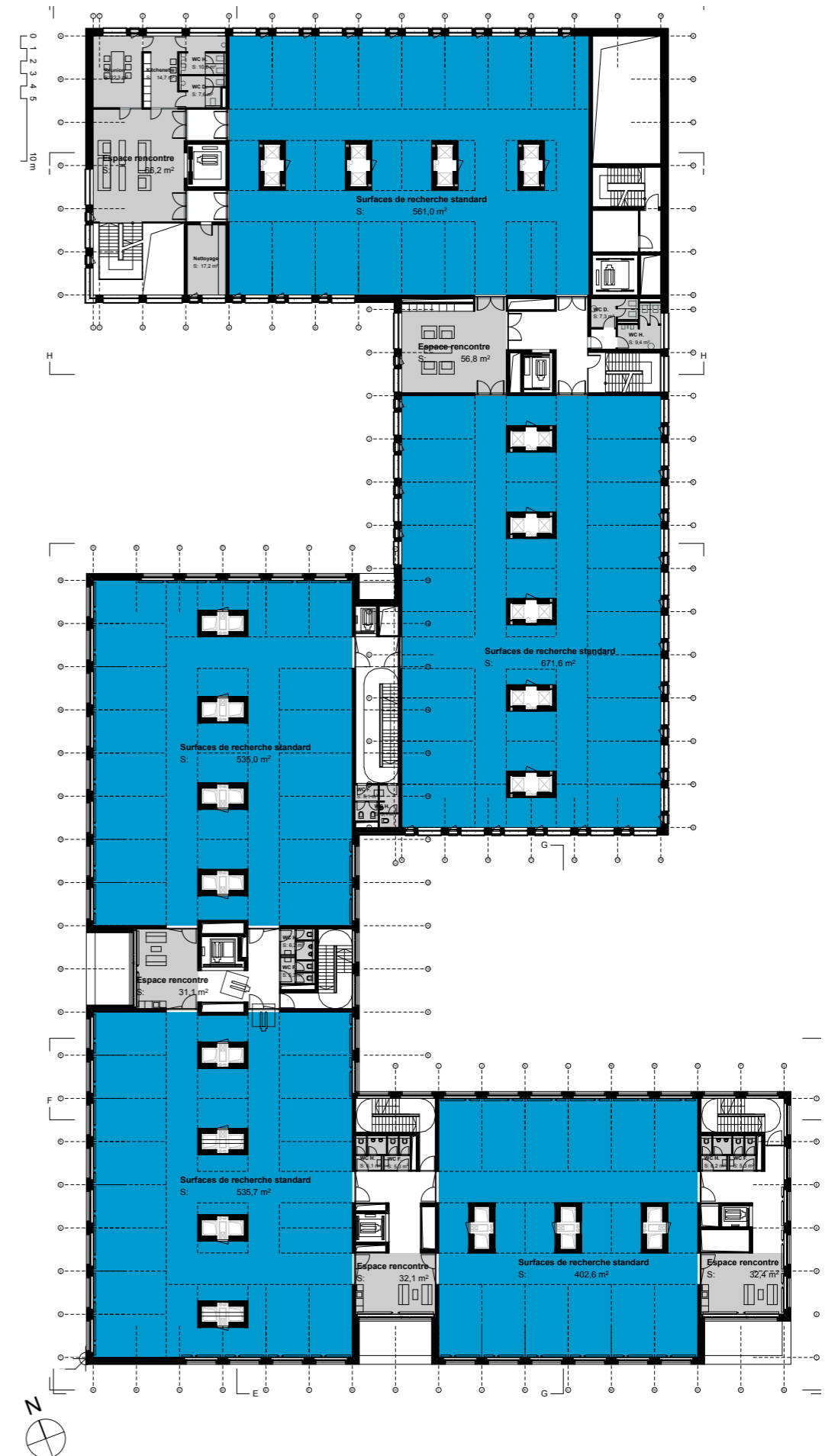
type «de recherche spécifique»

■ surfaces de communication

logistique

locaux techniques du bâtiment

locaux de la deuxième Centrale de production de froid

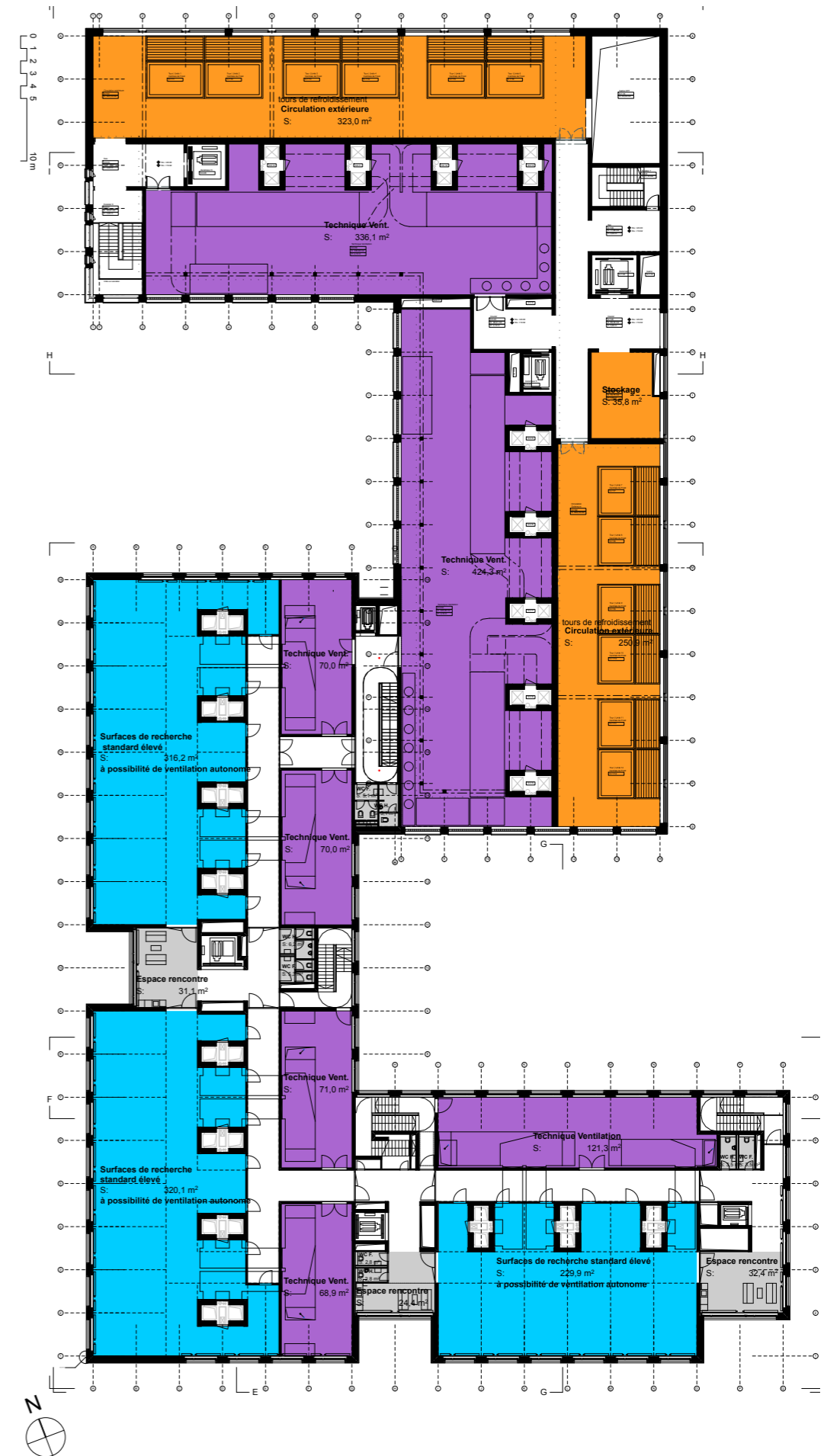


Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU +5

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
- locaux techniques du bâtiment
- locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

NIVEAU +6

hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

type «standard»

type «standard élevé»

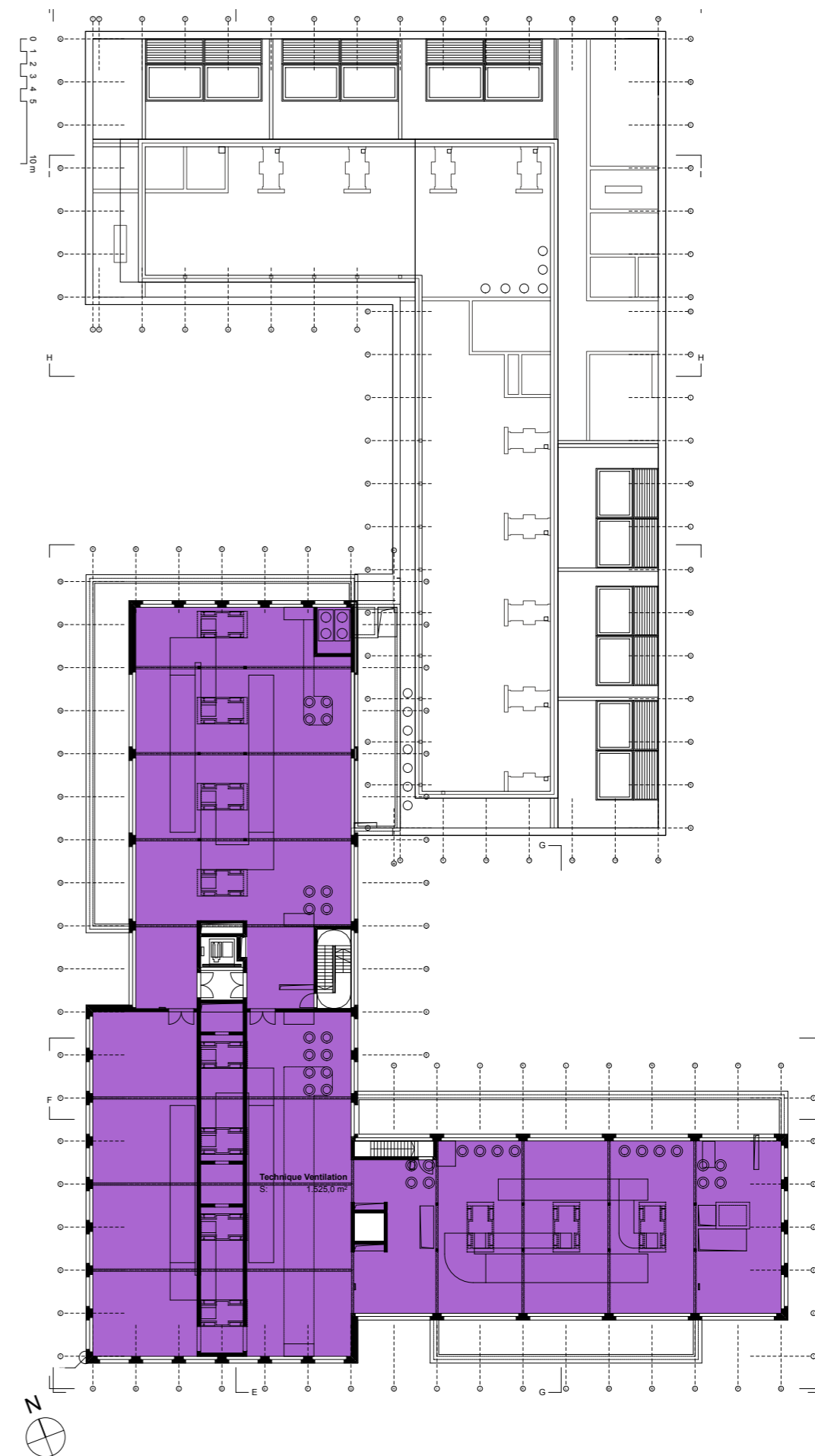
type «de recherche spécifique»

surfaces de communication

logistique

■ locaux techniques du bâtiment

locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU -1

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
- locaux techniques du bâtiment
- locaux de la deuxième Centrale de production de froid



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU -2

hall d'entrée, aile Nord et aile Sud

surfaces de commerce

surfaces de recherche

type «standard»

type «standard élevé»

type «de recherche spécifique»

surfaces de communication

logistique

locaux techniques du bâtiment

■ locaux de la deuxième Centrale de production de froid

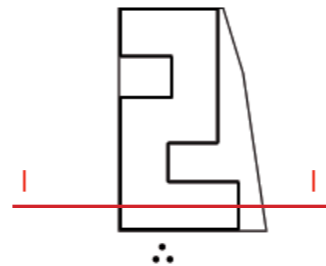


Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

COUPE TRANSVERSALE

- hall d'entrée, aile Nord et aile Sud
- surfaces de commerce
- surfaces de recherche
 - type «standard»
 - type «standard élevé»
 - type «de recherche spécifique»
- surfaces de communication
- logistique
- locaux techniques du bâtiment
- locaux de la deuxième Centrale de production de froid

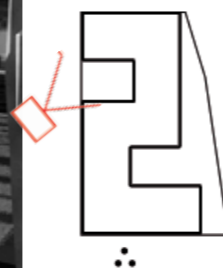


Le Bâtiment Laboratoires

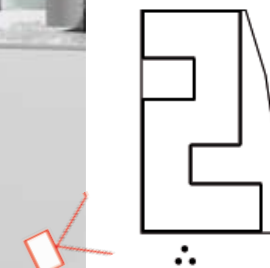
L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES



aile Nord



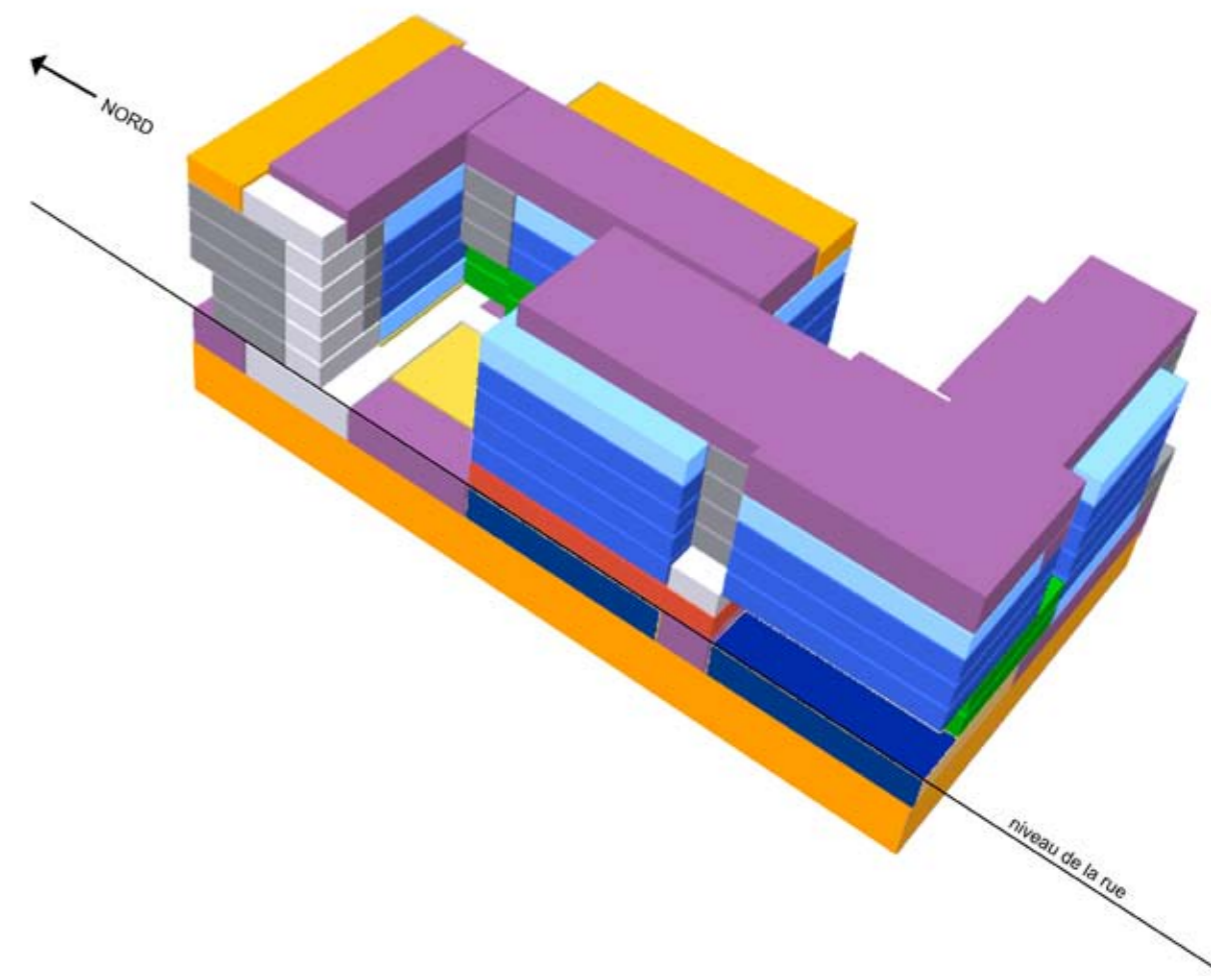
aile Sud



Le Bâtiment Laboratoires

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

■ hall d'entrée, aile Nord et aile Sud	1'135 m ²
■ surfaces de commerce	662 m ²
surfaces de recherche	12'730 m ²
■ type «standard»	8'555 m ²
■ type «standard élevé»	3'062 m ²
■ type «de recherche spécifique»	1'112 m ²
■ surfaces de communication	1'602 m ²
■ logistique	1'102 m ²
■ locaux techniques du bâtiment	3'826 m ²
■ locaux de la deuxième Centrale de production de froid	4'312 m ²
TOTAL DES SURFACES NETTES	25'369 m²
TOTAL DES SURFACES BRUTES	34'854 m²





La Halle d'Essais Ingénieurs

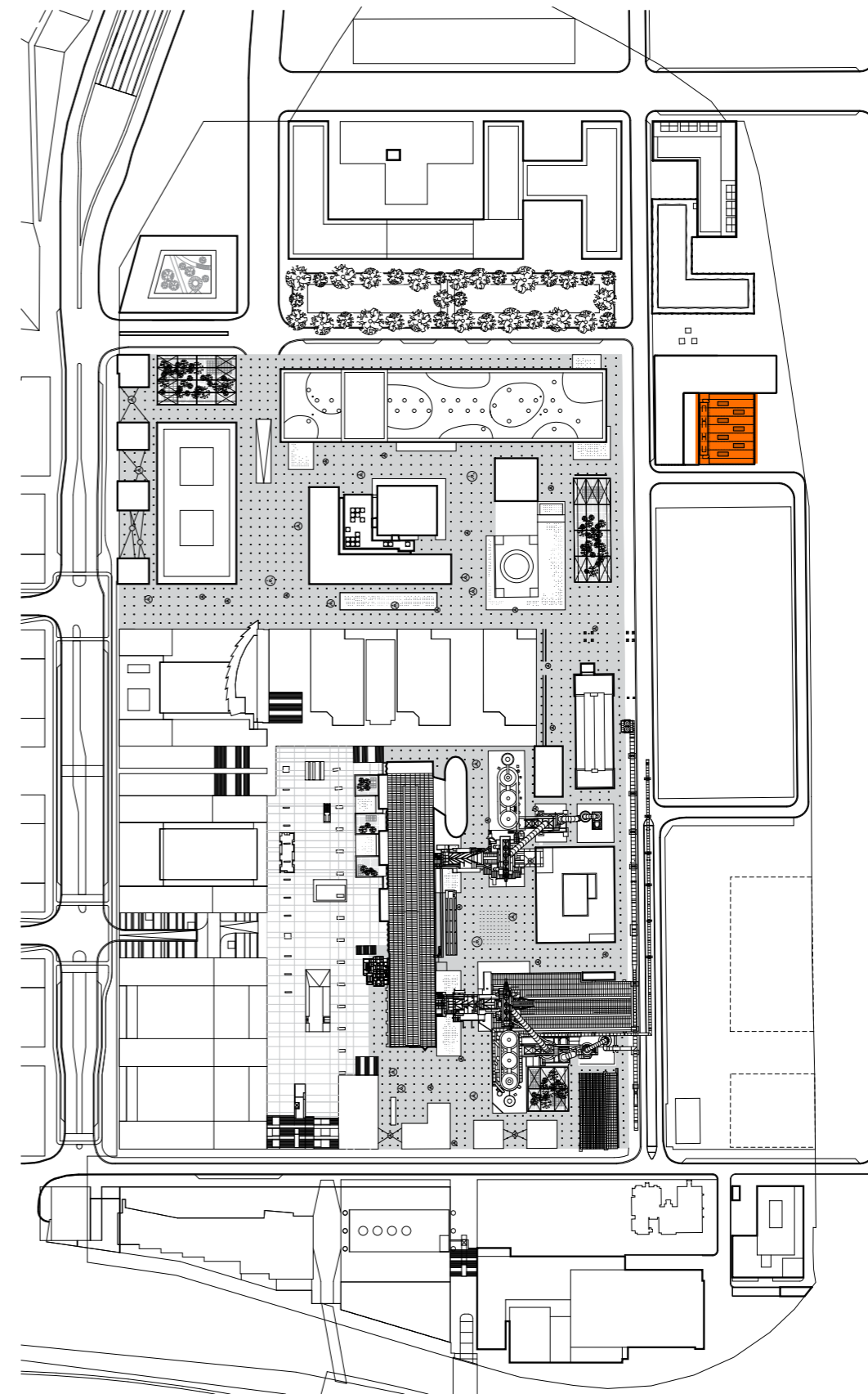
L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

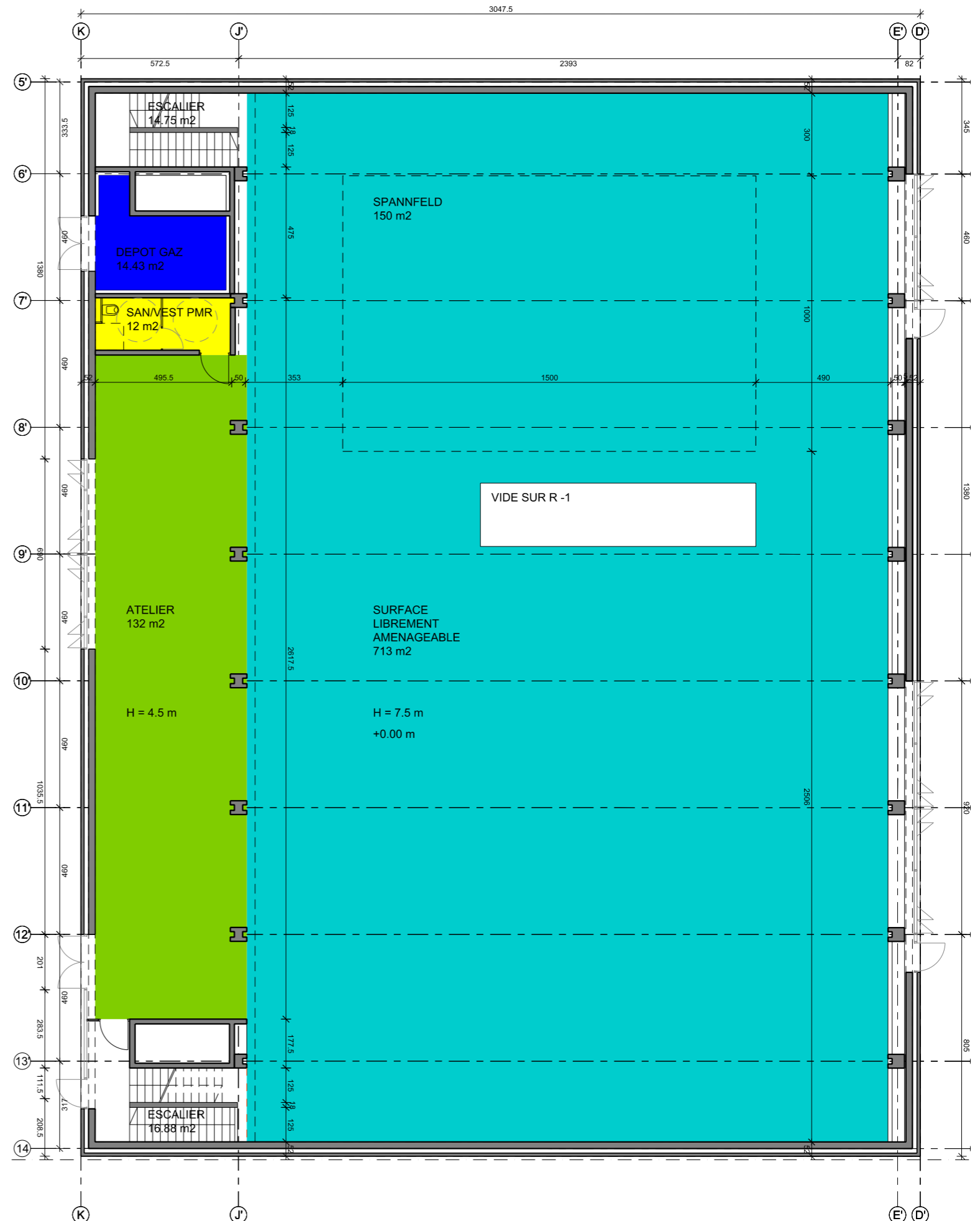


La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

REZ-DE-CHAUSSÉE

- surface halle, hauteur libre = 7,5m
- surfaces ateliers
- locaux techniques du bâtiment
- vestiaires / sanitaires



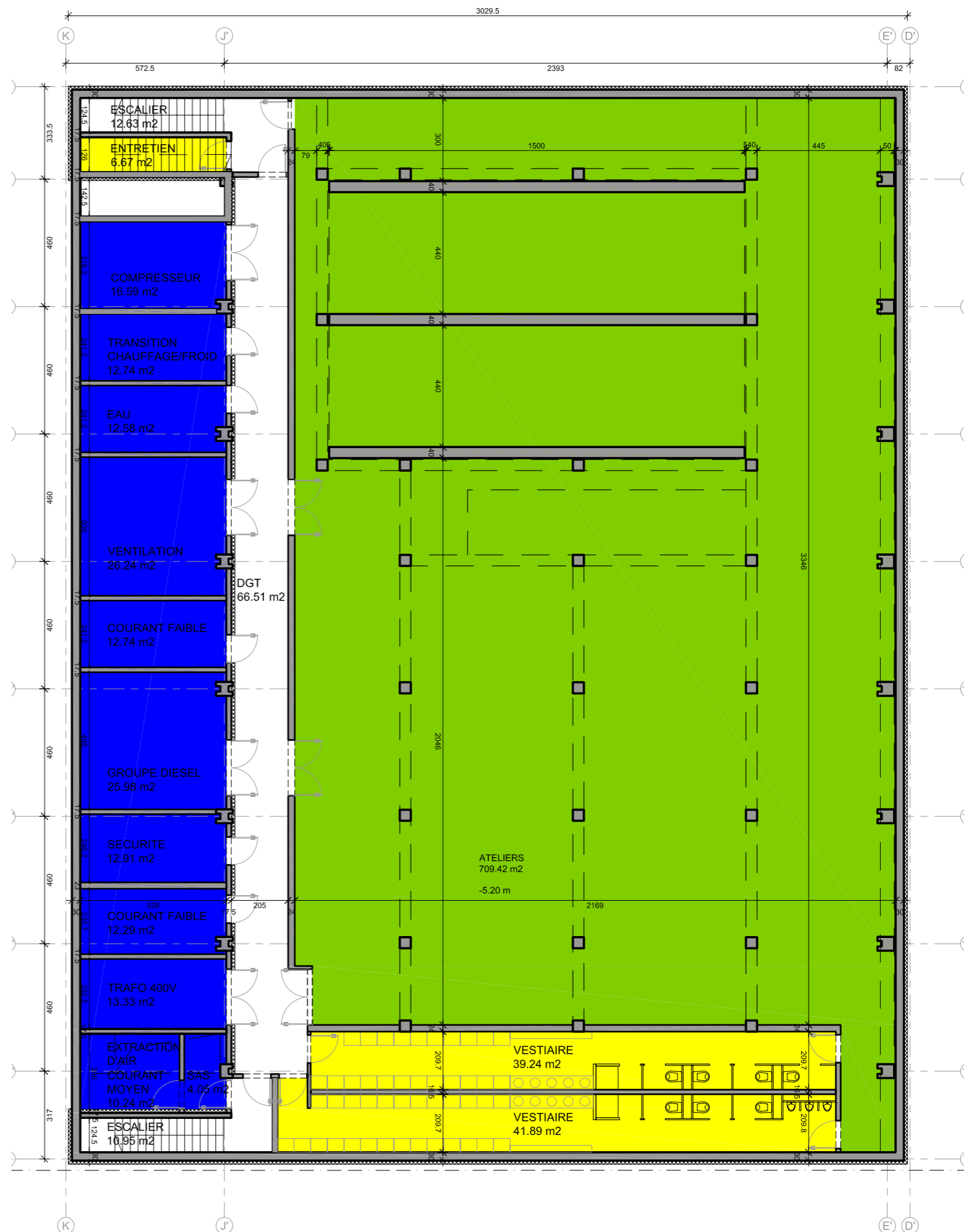
La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

NIVEAU -1

surface halle, hauteur libre = 7,5m

- surfaces ateliers
- locaux techniques du bâtiment
- vestiaires / sanitaires



La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

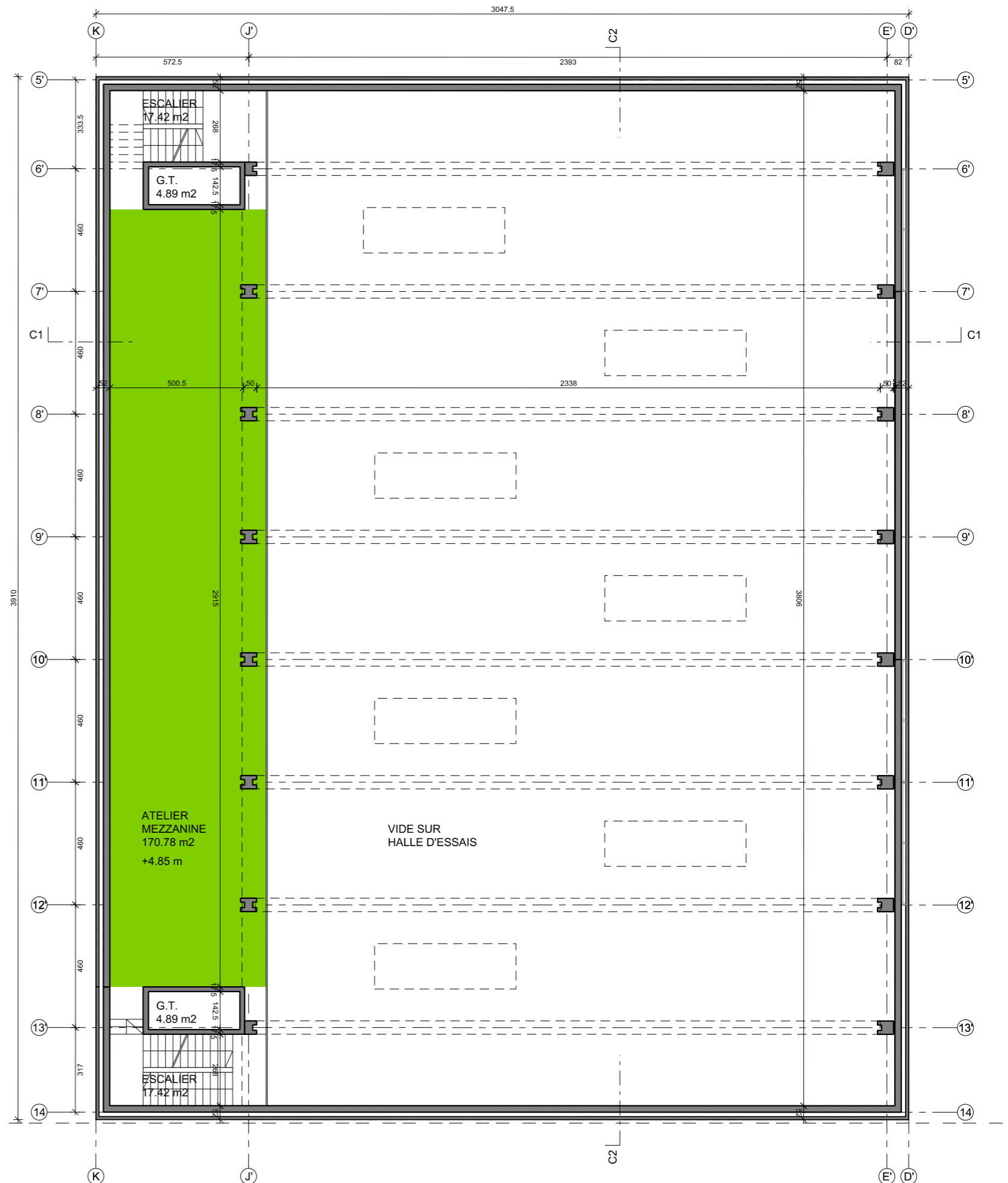
NIVEAU MEZZANINE (+1)

surface halle, hauteur libre = 7,5m

■ surfaces ateliers

locaux techniques du bâtiment

vestiaire / sanitaire



La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

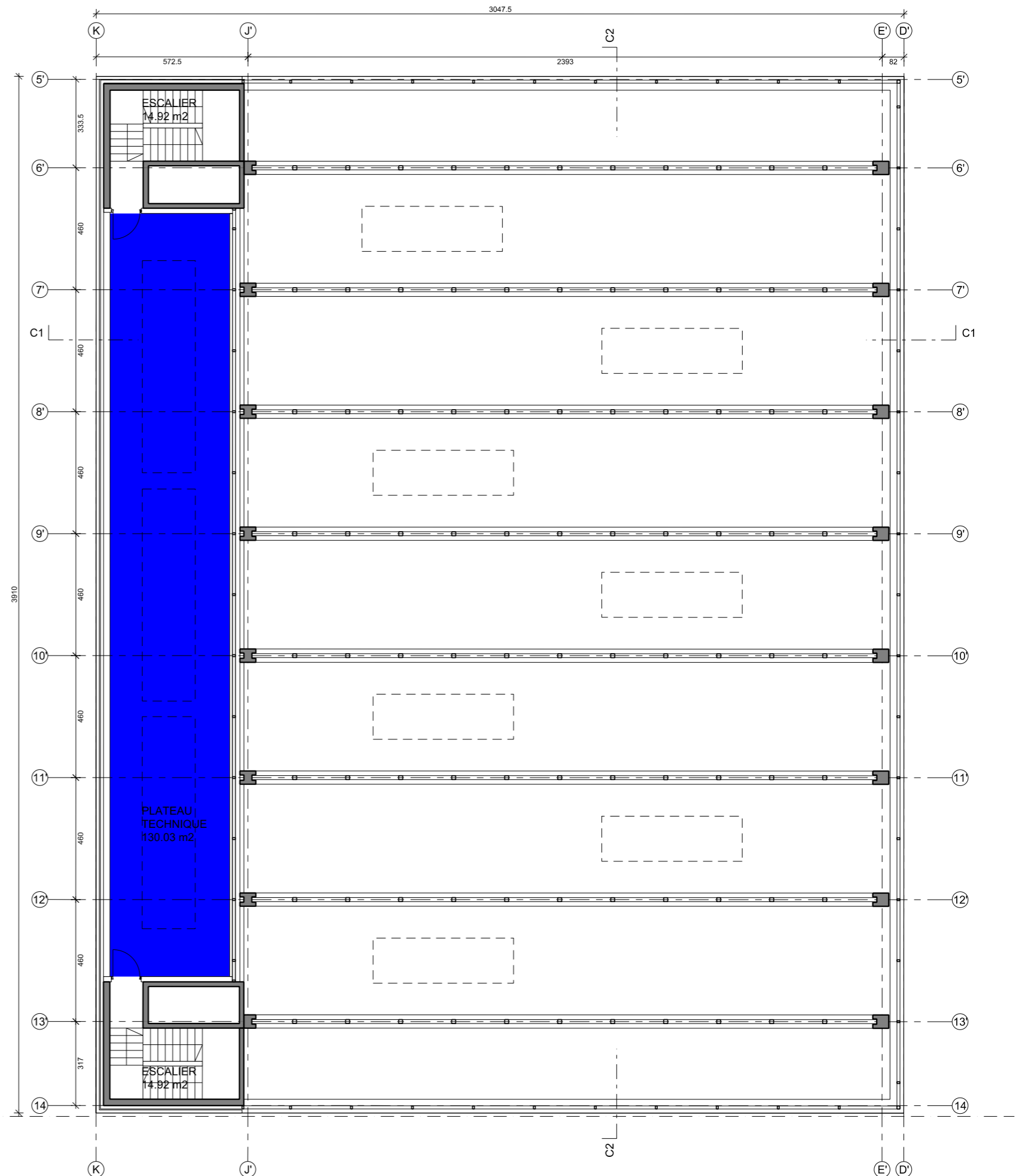
ÉTAGE TECHNIQUE (SOUS TOITURE)

surface halle, hauteur libre = 7,5m

surfaces ateliers

■ locaux techniques du bâtiment

vestiaire / sanitaire

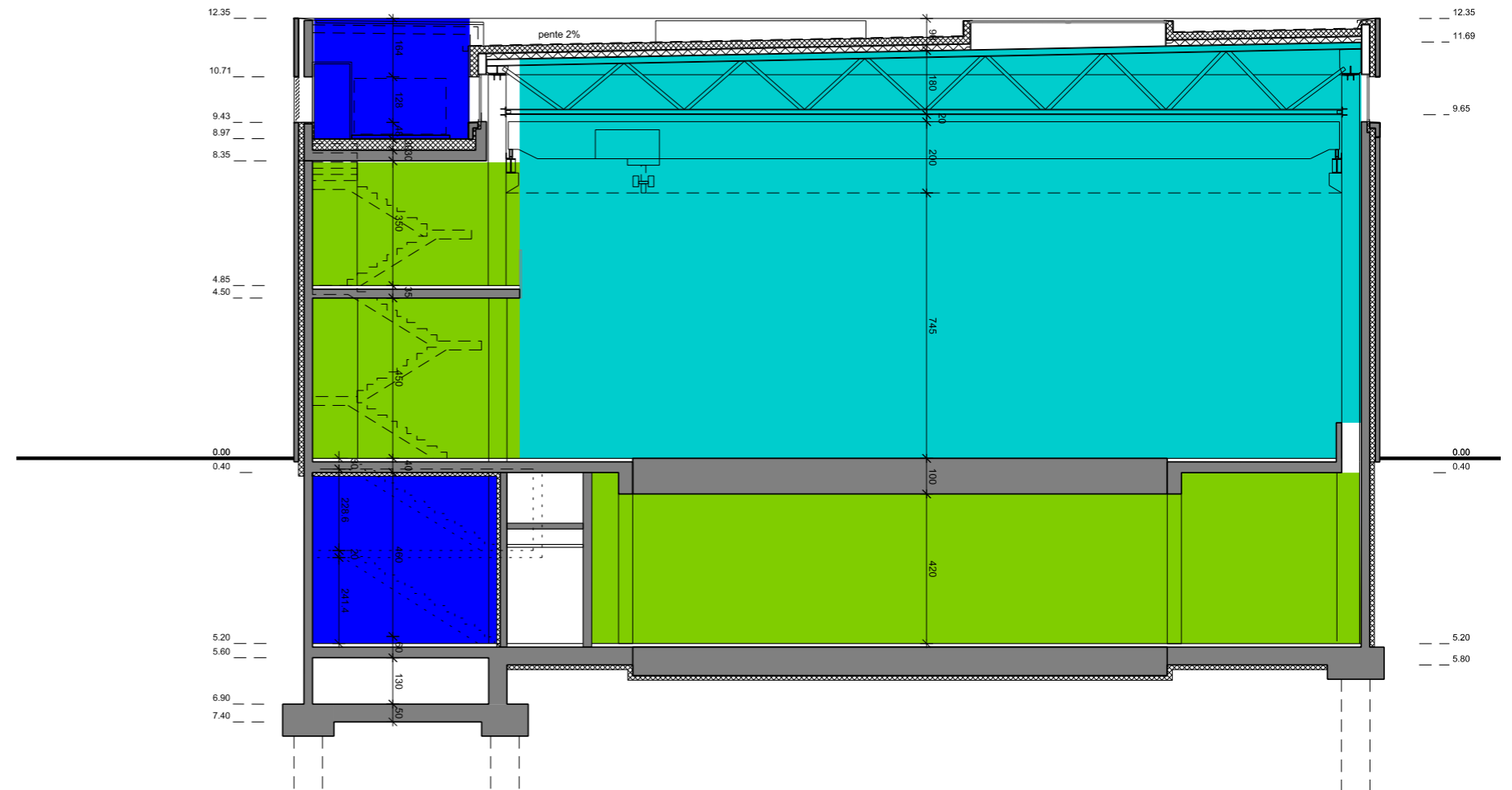


La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

COUPE TRANSVERSALE

- surface halle, hauteur libre = 7,5m
- surfaces ateliers
- locaux techniques du bâtiment
vestiaires / sanitaires



La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

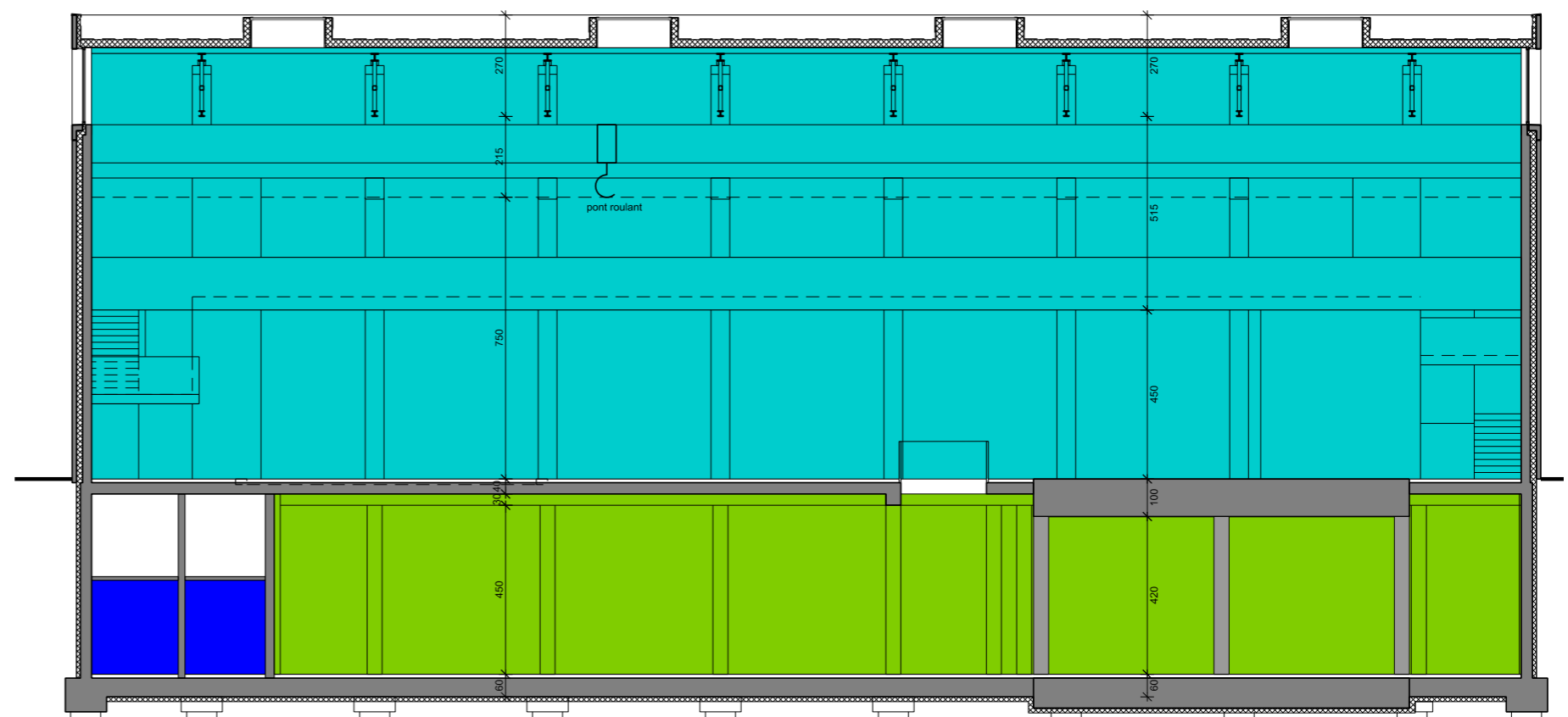
COUPE LONGITUDINALE

■ surface halle, hauteur libre = 7,5m

■ surfaces ateliers

■ locaux techniques du bâtiment

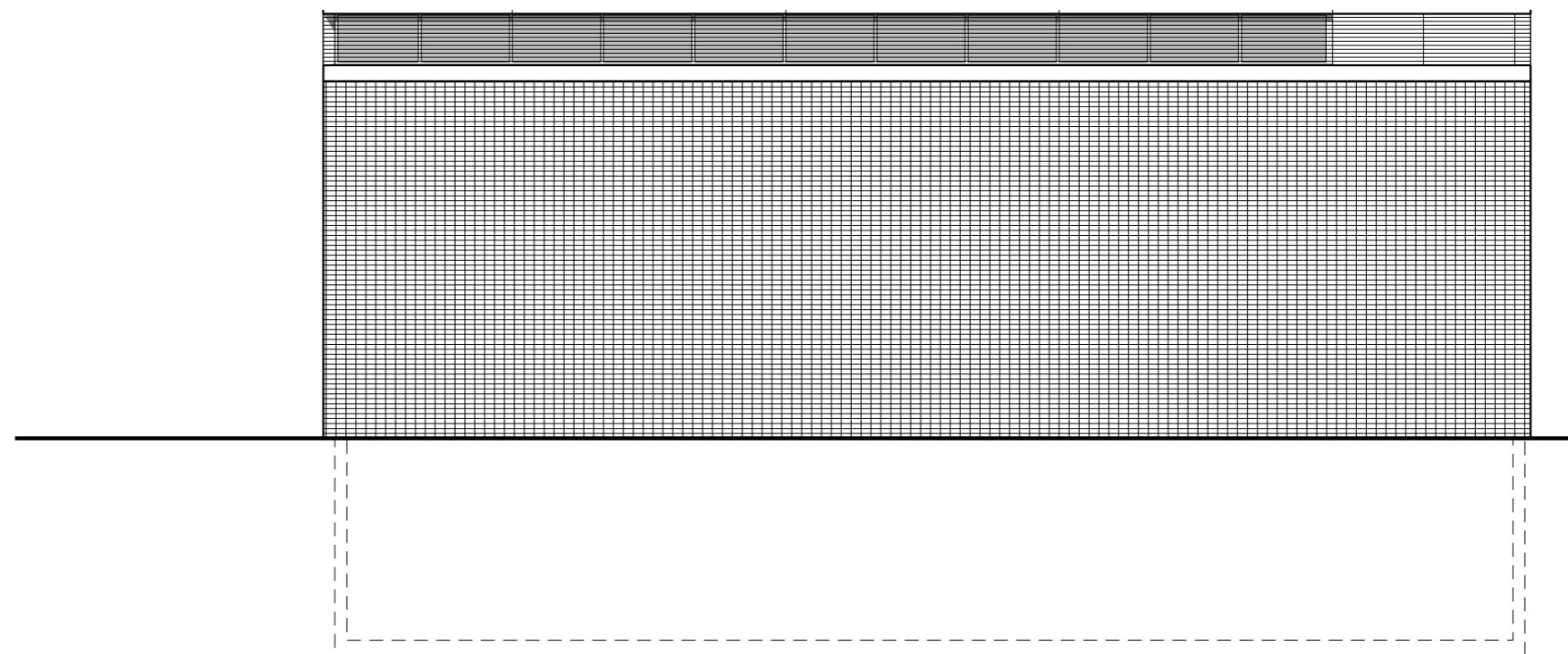
vestiaires / sanitaires



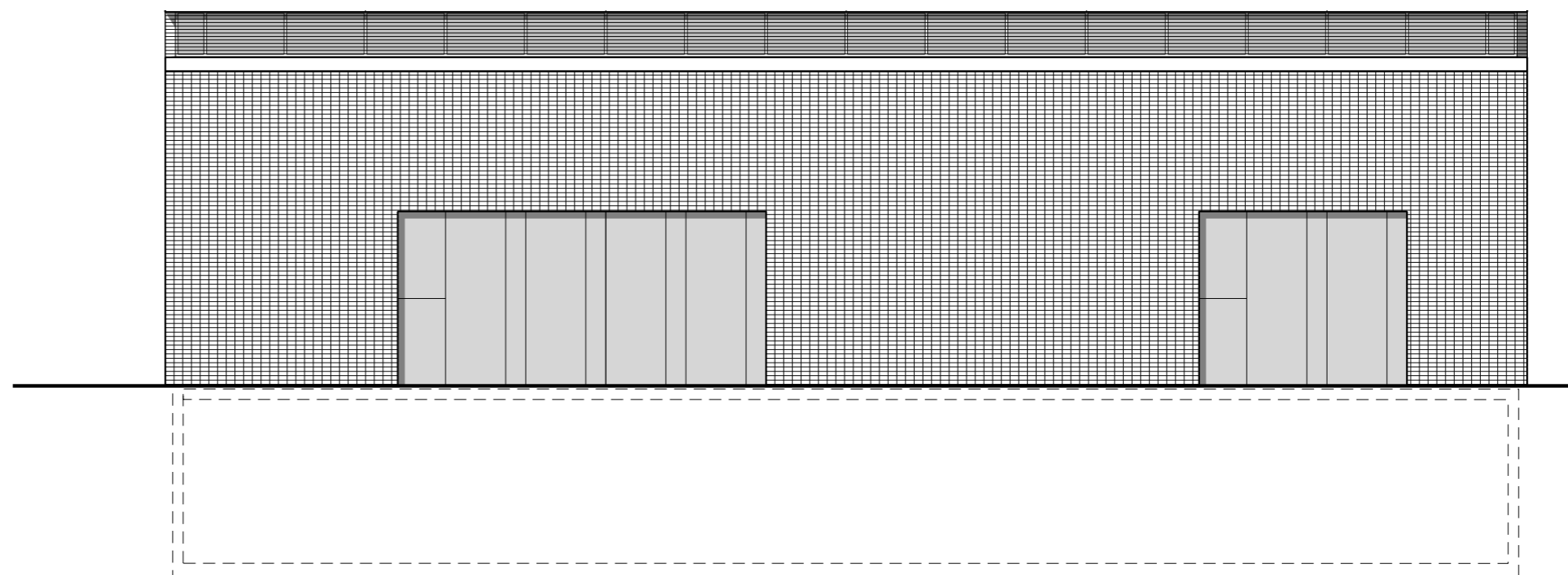
La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION
LE PROJET
LES SURFACES

ÉLÉVATION SUD



ÉLÉVATION EST



La Halle d'Essais Ingénieurs

L'IMPLANTATION

LE PROJET

LES SURFACES

■ surface halle, hauteur libre = 7,5m	1'018 m ²
■ surfaces ateliers	1012 m ²
■ locaux techniques du bâtiment	304 m ²
■ vestiaires / sanitaires	100 m ²
TOTAL DES SURFACES NETTES	2'435 m²
TOTAL DES SURFACES BRUTES	3'200 m²



**Projet de loi
relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires,
de la Halle d'Essais Ingénieurs et
de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid
à Belval**

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/VG

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 08 février 2012 (14h00)

ORDRE DU JOUR :

1. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) N° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers
 - Rapportrice : Madame Marie-Josée Frank
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

2. Examen des documents européens suivants :

COM (2011) 874 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à l'établissement d'un programme pour l'environnement et l'action pour le climat (LIFE)

Le document précité relève du contrôle du principe de subsidiarité (1^{er} février 2012 - 28 mars 2012)

COM (2011) 889 : LIVRE VERT - Eclairons l'avenir. Accélérer le déploiement de technologies d'éclairage innovantes

COM (2011) 899 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - L'innovation pour un avenir durable - Le plan d'action en faveur de l'éco-innovation (PAEI)

3. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clément, M. Fernand Diederich (remplaçant Mme Lydia Mutsch), M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, M. Paul Helminger, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,
Mme Sandra Cellina, M. Claude Frank, du Ministère du Développement

durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) N° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Madame la Rapportrice présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'exécuter en droit national le règlement européen N° 510/2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers, en précisant la répartition des compétences en la matière.

Le règlement européen susmentionné établit des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'UE. Ce règlement étant d'application directe, le projet de loi sous rubrique se limite à prévoir les dispositions nécessaires pour assurer son exécution. Conformément à l'article 8 dudit règlement, les Etats membres doivent en effet veiller à identifier les autorités compétentes pour coordonner sa mise en œuvre et pour assurer la collecte et la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves ainsi que leur communication à la Commission européenne.

L'article unique du projet de loi reprend les dispositions identiques de la loi du 12 mars 2011 portant exécution du règlement N° 443/2009 du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers.

Le projet de loi n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Suite aux explications afférentes des responsables gouvernementaux, les membres de la Commission du Développement durable décident d'introduire un amendement purement technique, afin de prendre en compte la nouvelle dénomination de l'ancienne Société nationale de contrôle technique. Cette nouvelle dénomination, à savoir Société nationale de circulation automobile, a été entérinée par acte notarié en date du 13 janvier 2012. En conséquence, l'article unique se lira dorénavant comme suit :

Article unique.– *Aux fins d'exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers,*

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent;
- la Société nationale **de contrôle technique circulation automobile** est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les véhicules utilitaires légers neufs;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

2. Examen des documents européens suivants :

COM (2011) 874 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relative à l'établissement d'un programme pour l'environnement et l'action pour le climat (LIFE)

Les responsables gouvernementaux présentent le document sous rubrique, qui est une proposition de règlement relatif à l'établissement d'un nouveau programme pour l'environnement et l'action pour le climat (LIFE).

Pour rappel, le programme LIFE a débuté en 1992 ; c'est un outil de financement de l'Union européenne pour la protection de l'environnement. LIFE soutient les projets environnementaux et de conservation et apporte des solutions pour réaliser les objectifs spécifiques des politiques environnementale et climatique en contribuant à l'élaboration et à la mise en œuvre de ces politiques et en promouvant l'intégration de ces préoccupations dans les autres politiques.

Les objectifs généraux du nouveau programme sont les suivants :

- garantir un meilleur lien avec les priorités des politiques de l'UE, y compris l'action pour le climat ;
- promouvoir le recours aux projets intégrés ;
- développer les synergies et la complémentarité avec les autres Fonds de l'UE ;
- promouvoir la valeur ajoutée européenne et le partage de la solidarité et des efforts ;
- simplifier le programme.

Le programme LIFE est étroitement lié à d'autres Fonds de l'UE, tels que les Fonds de la politique de cohésion (FSE, FEDER, FC), le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) ou le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP). La complémentarité et la cohérence de LIFE avec ces programmes sont renforcées. Non seulement LIFE permettra de combler les lacunes mises en évidence mais visera également à établir des synergies et une coopération structurée avec ces Fonds.

La présente proposition de nouveau règlement LIFE se présente sous la forme d'un programme LIFE composé de deux sous-programmes : l'un concernant l'environnement et l'autre l'action pour le climat. La création d'un sous programme « Action pour le climat » remplace le volet thématique « Changement climatique » qui s'inscrivait dans le cadre de la composante « Politique et gouvernance en matière d'environnement » du programme LIFE+. L'enveloppe budgétaire de ce nouveau règlement sera de 3,2 milliards d'euros pour la période 2014-2020.

Suite à la présentation du document, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la procédure du programme LIFE est la suivante : un appel à candidature est lancé par la Commission européenne, qui organise des ateliers d'information dans chaque Etat membre. Les candidatures peuvent alors être déposées par toute entité (entreprise privées, CRP, syndicat de communes, Ministère,...) qui estime que son projet remplit les critères d'éligibilité. Une fois qu'elle a reçu toutes les candidatures, la Commission européenne les examine puis décide, sur base de critères assez stricts, quels projets sont éligibles ;
- le Ministère du Développement durable et des Infrastructures n'est absolument pas impliqué dans la décision d'éligibilité des projets. Il peut, tout au plus, le cas échéant, conseiller les candidats en vue de l'établissement de leur dossier ;
- il est très difficile de donner des exemples de projets luxembourgeois qui pourraient être retenus pour bénéficier du nouveau programme LIFE. La gamme est en effet très vaste et très hétérogène. Ainsi, par exemple, sous l'ancien programme des projets aussi hétéroclites que le développement de pneus à faible résistance au roulement (« *Low-rolling resistance tires* ») par Goodyear et la renaturation de la vallée de l'Alzette ont été retenus par la Commission européenne ;
- certains projets transfrontaliers sont parfois retenus par Bruxelles pour bénéficier des fonds du programme LIFE. A ce propos, il n'est aucunement exclu que des projets puissent voir le jour dans le cadre du Benelux. Cependant étant donné que la gestion de ces projets devient souvent extrêmement compliquée, la Commission européenne a tendance à conseiller de limiter le nombre de partenaires.

Au terme de cet échange de vues, les membres de la commission parlementaire concluent que la proposition de règlement sous rubrique ne viole pas le principe de subsidiarité.

COM (2011) 889 : LIVRE VERT - Eclairons l'avenir. Accélérer le déploiement de technologies d'éclairage innovantes

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique, qui est un livre vert relatif au déploiement de technologies d'éclairage innovantes.

La Commission européenne a lancé une consultation sur l'avenir de l'éclairage par LED. L'éclairage représente 19 % de la consommation électrique dans le monde et 14 % dans l'UE. A mesure que les lampes à incandescence sont supprimées en Europe, de nouvelles technologies d'éclairage économes en énergie et respectueuses de l'environnement commencent à les remplacer et la technologie SSL (Solid State Lighting) est la plus innovante de celles qui apparaissent sur le marché. La technologie SSL a d'abord été introduite dans les feux de signalisation et les phares de voiture. Déjà largement utilisée pour l'éclairage des écrans et des téléviseurs, elle gagne désormais le marché de l'éclairage général.

L'adoption à grande échelle de l'éclairage SSL pourrait grandement contribuer à la réalisation des objectifs de la stratégie « Europe 2020 » pour une croissance intelligente, durable et intégratrice, notamment de l'objectif d'accroissement de l'efficacité énergétique. Cela aura des conséquences importantes pour les utilisateurs européens et sur la compétitivité de l'industrie européenne de l'éclairage. Toutefois, un certain nombre d'obstacles s'opposent à une plus large diffusion commerciale des produits SSL actuels :

- ils sont chers ;

- les usagers méconnaissent cette nouvelle technologie et ne lui font pas assez confiance ;
- la technologie elle-même est matière à innovation rapide ;
- il y a un manque de normes.

Pour rester en phase avec l'évolution rapide de la technologie et la concurrence mondiale et pour résoudre les problèmes évoqués plus haut, il faut agir maintenant au niveau européen de façon à atteindre deux grands objectifs étroitement liés :

- en ce qui concerne les utilisateurs : sensibiliser les consommateurs, utilisateurs professionnels et acheteurs publics, leur prouver que cette nouvelle technique d'éclairage est de grande qualité et permet, sur sa longue durée de vie, d'économiser de l'énergie et de l'argent, et donc à l'Europe d'atteindre son objectif d'efficacité énergétique, et proposer de nouvelles initiatives pour éviter les défaillances initiales du marché ;
- en ce qui concerne l'industrie européenne de l'éclairage : proposer des politiques favorisant sa compétitivité et son leadership au niveau mondial et contribuant à la croissance et à la création d'emplois en Europe.

Le livre vert propose de prendre un certain nombre de nouvelles initiatives politiques et de lancer un débat public avec toutes les parties intéressées en Europe pour accélérer le déploiement de l'éclairage SSL. Il vise à définir de façon proactive un ensemble cohérent d'objectifs stratégiques qui répondent à la demande comme à l'offre dans l'Union, ainsi qu'à poser les conditions générales qui doivent permettre d'atteindre ces objectifs et servir de base à une action future impliquant tous les acteurs concernés.

Par conséquent, la consultation publique pose notamment les questions suivantes :

- Quelles actions permettraient de surmonter les obstacles existants et d'accélérer le déploiement de l'éclairage par LED en Europe ?
- De quelle manière assurer la présence sur le marché de produits équipés de LED qui soient de bonne qualité, sûrs et conformes aux attentes des consommateurs ?
- Comment renforcer la coopération du secteur de l'éclairage avec les architectes, les concepteurs d'éclairage, les installateurs de systèmes électriques et les secteurs de la construction et du bâtiment ?
- De quelle manière l'UE peut-elle soutenir le mieux l'esprit d'entreprise et la compétitivité dans le secteur de l'éclairage ?

COM (2011) 899 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - L'innovation pour un avenir durable - Le plan d'action en faveur de l'éco-innovation (PAEI)

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique, qui est une communication de la Commission européenne relative au plan d'action en faveur de l'éco-innovation. Ce plan d'action s'intéresse essentiellement aux obstacles, aux enjeux et aux perspectives spécifiques de l'innovation en vue de contribuer aux objectifs écologiques. Ce plan d'action contribuera également à réaliser les objectifs fixés dans l'initiative Europe 2020 « Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources », qui fait de l'efficacité dans l'utilisation des ressources le principe directeur des politiques européennes en matière d'énergie, de transports, de changement climatique, d'industrie, de matières premières, d'agriculture, de pêche, de biodiversité et de développement régional. L'éco-innovation est un moyen d'améliorer l'efficacité de l'utilisation des ressources par l'économie.

Alors que l'accent était mis jusqu'ici sur les technologies vertes, le plan d'action s'étend désormais à la notion plus large de l'éco-innovation, en ciblant des obstacles, défis et possibilités spécifiques en vue d'atteindre des objectifs de protection de l'environnement grâce à l'innovation. Le plan d'action sur l'éco-innovation comprend des mesures tant sur le plan de l'offre et de la demande que de la recherche et de l'industrie ou encore des instruments politiques et financiers. Il reconnaît le rôle essentiel de la réglementation en matière d'environnement en tant que moteur de l'éco-innovation et prévoit une révision de la législation environnementale.

Les principaux aspects du nouveau plan d'action sont les suivants :

- Promouvoir l'éco-innovation à l'aide de la politique et de la législation dans le domaine de l'environnement ;
- Soutenir les projets de démonstration et le partenariat afin de mettre sur le marché des technologies opérationnelles prometteuses, intelligentes et ambitieuses ;
- Élaborer de nouvelles normes visant à stimuler l'éco-innovation ;
- Mobiliser des instruments financiers et des services d'appui en faveur des PME ;
- Renforcer la coopération internationale ;
- Soutenir le développement de compétences et d'emplois émergents et les programmes de formation correspondants pour répondre aux besoins du marché du travail ;
- Favoriser l'éco-innovation par le biais de partenariats d'innovation européens.

3. Divers

La Conférence des Nations Unies sur le développement durable, également appelée « Rio+20 » aura lieu en juin prochain. Ce sommet, qui devra déterminer dans quelle mesure les engagements internationaux adoptés par les Etats membres il y a vingt ans ont été honorés, portera essentiellement sur deux grands thèmes :

- l'économie verte dans le contexte du développement durable et de la réduction de la pauvreté,
- le cadre institutionnel du développement durable.

Il est convenu que la Commission du Développement durable organisera un débat sur le sujet au printemps prochain.

Luxembourg, le 10 février 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

12

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 01 décembre 2011

ORDRE DU JOUR :

1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
6. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers
- Désignation d'un rapporteur
7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval
- Désignation d'un rapporteur
8. 6357 Projet de loi relatif à la transformation et à l'extension du Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette
- Désignation d'un rapporteur

9. 6359 Projet de loi portant
 1. création d'un pacte climat avec les communes
 2. modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement- Désignation d'un rapporteur
10. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit
- Désignation d'un rapporteur
11. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
- Désignation d'un rapporteur
12. COM (2011) 571 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.
- Examen du document
13. COM (2011) 624 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRES ACCOMPLIS DANS LA REALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNES AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO (en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto)
- Examen du document
14. COM (2011) 649 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - RAPPORT ANNUEL 2010 CONCERNANT LA MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 300/2008 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE
- Examen du document
15. COM(2011) 650 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport
- Examen du document
16. COM(2011) 659 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie
- Examen du document
17. COM(2011) 676 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, A LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, A LA COUR DES COMPTES, A LA BANQUE EUROPEENNE

D'INVESTISSEMENT, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance
- Examen du document

18. COM(2011) 670 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe
- Examen du document
19. COM (2011) 688 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer
- Examen du document
20. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helming, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Frank, M. Sam Weissen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Urbany

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

6. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

8. 6357 Projet de loi relatif à la transformation et à l'extension du Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**9. 6359 Projet de loi portant
1. création d'un pacte climat avec les communes
2. modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement**

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

10. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte

contre le bruit

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

11. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

12. COM (2011) 571 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.

Le document sous rubrique est une feuille de route recensant les secteurs économiques les plus consommateurs de ressources et proposant des instruments et des indicateurs pour guider les actions à entreprendre en Europe et dans le monde. Il s'agit d'un programme en faveur de la compétitivité et de la croissance axé sur l'utilisation de moins de ressources lors de la production et de la consommation de biens et sur la création d'entreprises et d'emplois dans des secteurs d'activité tels que le recyclage, la conception plus intelligente de produits, la recherche de matériaux de substitution et l'éco-ingénierie.

Les mesures proposées visent à transformer la production et la consommation en incitant les investisseurs à promouvoir l'innovation écologique, à stimuler l'éco-conception et l'éco-étiquetage et à encourager les organismes publics à faire des dépenses plus écologiques. Les gouvernements sont invités à alléger la fiscalité sur le travail en taxant la pollution et la consommation des ressources et à prévoir de nouvelles mesures d'incitation pour encourager les consommateurs à se tourner vers des produits plus économes en ressources. La feuille de route recommande également une adaptation des prix afin qu'ils reflètent les coûts réels de l'utilisation des ressources, en particulier sur l'environnement et la santé.

La feuille de route tend à remédier au problème de la mauvaise utilisation des ressources dans les secteurs responsables de la plus grande partie des dégâts environnementaux, à savoir les secteurs de l'alimentation, de la construction et de la mobilité, dont les effets combinés représentent entre 70 et 80 % de l'ensemble des incidences environnementales. Elle souligne également l'importance d'une gestion plus efficace des ressources naturelles dont dépend notre économie. Les pressions exercées sur des ressources telles que la biodiversité, le sol et le climat ne cessent de croître et l'incapacité de réaliser les objectifs existants pourrait se révéler désastreuse à plus long terme.

La feuille de route constitue un premier pas vers la définition d'un cadre d'action cohérent qui couvre les différents secteurs et domaines. Elle a pour objectif d'offrir une perspective stable pour la transformation de l'économie. Aux fins de sa mise en œuvre, la Commission élaborera des propositions d'action et des propositions législatives.

La feuille de route met également l'accent sur la nécessité de progresser et de mesurer les progrès. Des indicateurs fiables et facilement compréhensibles sont nécessaires pour

donner des signaux et mesurer les progrès accomplis. Deux niveaux d'indicateurs sont formulés :

- un indicateur clé provisoire, intitulé « productivité des ressources », en vue d'améliorer la performance économique, tout en réduisant la pression sur les ressources naturelles ;
- une série d'indicateurs complémentaires sur les ressources naturelles essentielles, telles que l'eau, les terres, les matières premières et le carbone, qui serviront à évaluer la consommation globale de ces ressources au sein de l'UE.

Le prochain Conseil « Environnement » adoptera des conclusions sur cette feuille de route.

13. COM (2011) 624 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRES ACCOMPLIS DANS LA REALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNES AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO (en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto)

Le document sous rubrique est un rapport de la Commission au sujet des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs assignés au titre du Protocole de Kyoto.

Dans l'ensemble, les estimations indiquent que l'UE-15 est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif de réduction de 8% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES), qui lui a été assigné au titre de Kyoto pour la période 2008-2012. Cet objectif serait même susceptible d'être dépassé.

En 2009, les émissions totales de GES de l'UE-27 ont été inférieures de 17,4 % par rapport au niveau de 1990. Les émissions ont diminué de 7,1 % par rapport à 2008 alors que, pendant la même période, le produit intérieur brut a chuté en raison de la récession économique.

Par ailleurs, selon des données encore provisoires, les émissions de GES de l'UE-15 et de l'UE-27 ont varié de 2,3% en 2010 par rapport à 2009. D'après ces estimations, les émissions de l'UE-15 sont inférieures de 10,7% à celles de l'année de référence. Les émissions de l'UE-27 pour 2010 sont inférieures d'environ 15,5% par rapport à 1990. Entre 1990 et 2010, le PIB a varié de 39% pour l'UE-15 et de 41% pour l'UE-27, et d'environ 1,8% entre 2009 et 2010.

D'après les données d'inventaire les plus récentes (2009), les émissions totales de GES dans l'UE-15 ont baissé pour la sixième année consécutive et se sont établies à un niveau inférieur de 12,7% par rapport au niveau de l'année de référence. Alors que, depuis 1990, l'économie de l'UE-15, en termes de PIB, a connu une croissance considérable (près de 37%), ses émissions de GES ont diminué. Les émissions ont donc diminué dans l'UE-15 et l'UE-27 en dépit d'une croissance économique marquée. Cela indique qu'une dissociation entre l'augmentation des émissions de GES et la croissance du PIB a eu lieu.

En 2009, les émissions de GES de l'UE-15 ont diminué de façon significative (6,9% par rapport à 2008). Ce chiffre est nettement supérieur au recul d'environ 4% enregistré par le PIB dans l'UE-15 en raison de la récession économique. Cela prouve que la crise économique qui a frappé l'Union n'a pas entravé la transition de l'économie européenne vers une économie à faible intensité de carbone.

L'évolution globale des émissions de GES dans les Etats membres est fortement influencée par les deux plus grands émetteurs, l'Allemagne et le Royaume-Uni, qui représentent à eux deux environ un tiers des émissions totales de GES de l'UE-27. L'évolution favorable en Allemagne (- 26,3% sur période 1990-2009) est principalement due aux améliorations constantes du rendement des centrales électriques et thermiques, à l'utilisation accrue des énergies renouvelables et de la cogénération, ainsi qu'aux investissements importants en faveur de la restructuration économique des cinq nouveaux Länder après la réunification. La réduction des émissions de GES au Royaume-Uni (- 27% sur la période 1990-2009) est imputable principalement à la libéralisation des marchés de l'énergie qui a entraîné l'abandon du charbon et du pétrole au profit du gaz pour la production d'électricité, ainsi qu'aux mesures de réduction des émissions de protoxyde d'azote dans la production d'acide adipique.

En 2009, cinq Etats membres ont enregistré des émissions de GES supérieures à celles de l'année de référence, tandis que dans les vingt autres Etats membres, les émissions étaient inférieures aux niveaux de référence.

En 2009, les émissions par habitant dans l'UE-27 ont été de 9,2 tonnes équivalent CO₂. Dans l'UE-15, elles ont été légèrement plus élevées, à savoir 9,4 tonnes en moyenne par habitant. Les émissions présentent de grandes disparités selon les Etats membres, allant de 4,7 tonnes (Lettonie) à 23,7 (Luxembourg).

14. COM (2011) 649 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - RAPPORT ANNUEL 2010 CONCERNANT LA MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 300/2008 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

Le document sous rubrique est un rapport annuel de la Commission européenne relatif à la sûreté de l'aviation civile.

La Commission y conclut que, dans l'ensemble, un degré élevé de sûreté continue d'être assuré dans l'UE, mais les inspections ont révélé certaines lacunes.

Les défaillances relevées concernant le respect des exigences en matière d'inspection du personnel et des passagers et le traitement et l'inspection du fret étaient souvent dues à des facteurs humains. D'autres défauts de conformité ont été trouvés concernant les patrouilles aéroportuaires, l'évaluation des risques et l'inspection des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports.

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont, dans l'ensemble, fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspecteurs confirment l'importance d'un régime d'inspection rigoureux pour l'UE et d'un contrôle de qualité suffisant à l'échelon des Etats membres. La Commission énonce qu'elle continuera à mettre tout en œuvre pour que toutes les dispositions juridiques soient pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction.

Les incidents concernant la cargaison yéménite et les colis piégés à destination de l'UE d'octobre 2010 sont venus rappeler que l'aviation civile continue d'être la cible d'attaques utilisant des moyens nouveaux, auxquelles il faut répondre par des mesures de protection adaptées et définies en fonction du risque. Comme prévu dans le plan d'action pour la sûreté du fret aérien, la Commission a étendu son action dans ce domaine.

- 15. COM (2011) 650 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport**
- 16. COM (2011) 659 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie**
- 17. COM (2011) 676 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, A LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, A LA COUR DES COMPTES, A LA BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance**

Ces trois documents sont examinés simultanément, car faisant tous trois partie du paquet législatif « interconnexion ».

La série de propositions pour l'interconnexion de l'Europe met en œuvre les engagements pris par la Commission européenne dans les propositions du cadre financier pluriannuel. Cette série de propositions prévoit :

- une communication intitulée « Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance »,
- une communication sur l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020,
- une communication sur le cadre pour la prochaine génération d'instruments financiers innovants,
- une proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, (document COM (2011) 665),
- une proposition de règlement sur les orientations pour le réseau transeuropéen de transport,
- une proposition de règlement sur les orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes,
- une proposition de règlement sur les orientations pour les réseaux de télécommunications européens.

Le paquet interconnexion prévoit une enveloppe de 50 milliards d'euros pour des investissements destinés à améliorer les réseaux européens dans le domaine des transports, de l'énergie et de la technologie numérique. Pour faciliter le financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, la Commission a également adopté le mandat de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020, qui sera l'un des instruments de partage des risques sur lesquels le mécanisme pourra compter pour inciter des fonds privés à investir dans les projets. La phase pilote débutera dès l'an prochain.

Pour ce qui est de l'interconnexion dans le domaine des transports, domaine qui intéresse plus particulièrement la Commission du Développement durable, le mécanisme prévoit un investissement de 31,7 milliards d'euros pour la modernisation de l'infrastructure de transport

en Europe. Cela inclut 10 milliards d'euros du Fonds de cohésion qui sont réservés pour des projets dans le domaine des transports dans les pays de la cohésion, les 21,7 milliards d'euros restants étant mis à la disposition de tous les Etats membres pour des investissements dans l'infrastructure de transport. L'idée consiste à améliorer les liaisons entre les différentes parties de l'UE, afin de faciliter les échanges de marchandises et la circulation des personnes entre les pays.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe met l'accent sur des modes de transport moins polluants ; il élargira également le choix offert aux consommateurs quant à la manière dont ils souhaitent voyager.

En Europe, les systèmes de transport se sont traditionnellement développés selon des axes nationaux. L'UE a un rôle crucial à jouer pour assurer la coordination entre les Etats membres lors de la planification, de la gestion et du financement de projets transfrontaliers. Il est essentiel de disposer d'un réseau performant pour assurer le bon fonctionnement du marché unique et stimuler la compétitivité. La Commission a proposé la création de corridors afin de couvrir les projets transfrontaliers les plus importants. Selon les estimations, une enveloppe de 500 milliards d'euros sera nécessaire d'ici à 2020 pour réaliser un réseau européen digne de ce nom.

Le nouveau réseau central RTE-T s'appuiera sur un large réseau, au niveau régional et national. Ce dernier sera largement financé par les Etats membres, avec des possibilités de financement au niveau régional et européen, notamment au moyen d'instruments financiers innovants.

Une enveloppe de 31,7 milliards d'euros est allouée aux infrastructures de transport pour la période de financement 2014-2020 au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Cette enveloppe est destinée à encourager les Etats membres à investir davantage afin de mettre en place les interconnexions et liaisons transfrontalières difficiles, qui risqueraient autrement de ne jamais voir le jour. L'objectif est d'achever ce réseau central d'ici 2030. Les 31,7 milliards d'euros seront utilisés pour soutenir :

- des projets prioritaires de développement du réseau central, le long des dix corridors du réseau. Un petit nombre de projets à forte valeur ajoutée européenne, portant sur d'autres sections du réseau, pourront ainsi être financés ;
- le financement de projets horizontaux liés aux technologies de l'information, comme SESAR (la dimension technologique du système de gestion du trafic aérien dans le cadre du Ciel unique européen) et ERTMS (le système européen de gestion du trafic ferroviaire), qui doit être utilisé dans l'ensemble des principaux corridors de transport. Il s'agit d'une priorité particulière, car le nouveau réseau central innove aussi en renforçant les exigences de convergence des systèmes de transports, et donc d'investissement pour satisfaire aux principales normes européennes en vigueur (par exemple en ce qui concerne les systèmes communs de signalisation ferroviaire).

Du bref échange de vues subséquent à la présentation du document sous rubrique, il peut être retenu ce qui suit :

- le Luxembourg est très bien intégré dans le réseau, eu égard notamment à sa situation géographique centrale. Il est en outre parfaitement intégré au réseau rapide ;
- le paquet « interconnexion » était une priorité de la présidence polonaise, mais il s'agit d'un dossier compliqué et politiquement délicat qui ne sera vraisemblablement pas finalisé avant 2012 ;

- les documents COM (2011) 650 et COM (2011) 659 relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. La commission parlementaire conclut que ces documents ne comportent pas d'élément qui risquerait de violer le principe de subsidiarité et le droit d'agir du Luxembourg. Elle soutient totalement l'approche de la Commission européenne.

18. COM (2011) 670 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe

La communication sous rubrique note que le système actuellement en place en Europe pour assurer la sécurité des transports aériens se fonde principalement sur le respect d'une série de règles, sous la supervision de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et de chaque autorité nationale de l'aviation. Ces règles ont été élaborées après des années d'expérience, en tirant les leçons d'enquêtes approfondies et indépendantes sur les accidents et les incidents aériens. Ce système réactif s'est avéré efficace puisqu'il a débouché sur un bilan pour la sécurité aérienne en Europe non seulement excellent mais aussi en constante amélioration au cours des dernières décennies. Cependant, le respect de la réglementation ne suffit plus pour assurer la sécurité à mesure que le transport aérien se complexifie et que l'on découvre les limites des capacités humaines et l'impact des processus organisationnels.

La Commission constate que l'Union européenne doit s'atteler davantage au traitement systémique des risques liés à la sécurité aérienne et créer un système de gestion de la sécurité. Le système de gestion de la sécurité est un système proactif qui décèle les dangers qui menacent l'activité, évalue les risques inhérents à ces dangers et prend des mesures pour ramener ces risques à un niveau acceptable. Il procède ensuite à des vérifications pour confirmer l'efficacité de ces mesures. Le système fonctionne en continu pour que les nouveaux dangers et risques soient rapidement détectés et que les mesures soient appropriées ou révisées lorsqu'elles s'avèrent inefficaces.

Un tel système proactif à l'échelon européen devrait viser à soutenir les efforts des Etats membres et non à les remplacer. Il ne s'agit pas de déplacer la responsabilité des mesures à prendre, mais de coopérer plus étroitement pour parvenir à de meilleurs résultats. Ce système doit apporter une valeur ajoutée aux initiatives de sécurité des Etats membres en rassemblant des informations paneuropéennes pour faciliter la mise en évidence des risques affectant la sécurité aérienne partout en Europe. Il doit permettre de partager des informations et de faciliter la prise de mesures concertées. A cette fin, il dépendra évidemment de l'aide et des contributions des Etats membres et du secteur de l'aviation. C'est en s'inscrivant dans une approche collaborative que le fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité à l'échelon des Etats membres et de l'industrie bénéficiera aux Européens. Les récents événements autour des éruptions volcaniques en Europe ont démontré la valeur du travail en collaboration et de l'échange d'informations et de contributions de toutes parts pour parvenir à aborder de manière commune ce nouveau risque majeur pour la sécurité.

19. COM (2011) 688 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer

La proposition de règlement sous rubrique part du constat que la probabilité de survenance d'un accident grave sur une installation pétrolière ou gazière en mer dans les eaux européennes demeure à un niveau inacceptable. Un régime strict en matière de sécurité doit

permettre de ramener ce risque au minimum absolu. Les dommages occasionnés à l'environnement et aux économies littorales peuvent être nettement réduits si un plan d'intervention d'urgence efficace est mis en place d'avance. C'est pourquoi la Commission européenne propose un nouveau texte législatif visant à assurer que, partout dans l'UE, les activités de production pétrolières et gazières en mer respectent les normes les plus élevées au monde en matière de sécurité, de santé et d'environnement.

La proposition de règlement établit des règles claires qui concernent l'ensemble du cycle de vie des activités d'exploration et de production de pétrole ou de gaz, de la conception d'une installation à son démantèlement. Sous le contrôle des autorités de réglementation nationales, les entreprises européennes devront évaluer régulièrement les normes de sécurité applicables aux opérations en mer, et les améliorer. Cette nouvelle approche permettra d'améliorer sans cesse l'évaluation européenne des risques, par la prise en considération des nouvelles technologies et des nouveaux risques. Des obligations visant la prévention et l'intervention efficace en cas d'accident majeur sont instaurées dans ce cadre :

- les autorités compétentes des Etats membres devront s'assurer qu'elles accordent des concessions pour explorer et produire du pétrole et du gaz dans les eaux de l'UE uniquement aux exploitants qui disposent des capacités techniques et financières nécessaires pour contrôler la sécurité de leurs activités en mer et veiller à la protection de l'environnement ;
- les solutions techniques présentées par l'exploitant et qui sont critiques pour la sécurité de l'installation doivent être vérifiées par un tiers indépendant avant la mise en exploitation de l'installation, puis de façon périodique ;
- avant le début de l'exploration ou de la production, les entreprises devront élaborer, pour leur installation en mer, un rapport sur les dangers majeurs qui contiendra une évaluation des risques et un plan d'intervention d'urgence. Ces rapports seront soumis au feu vert des autorités nationales ;
- des autorités nationales compétentes indépendantes responsables de la sécurité des installations vérifieront les dispositions en matière de sécurité, de protection de l'environnement et de préparation aux situations d'urgence appliquées aux plateformes et aux opérations qui y sont menées. Si un exploitant ne respecte pas les normes minimales, l'autorité compétente l'y contraindra ou lui imposera des sanctions. En dernier recours, l'exploitant en infraction devra mettre fin à ses opérations de forage ou de production ;
- des informations comparables seront mises à la disposition de la population. Elles concerneront les niveaux de performance des entreprises ainsi que les activités des autorités nationales compétentes. Elles seront publiées sur les sites Internet des parties concernées ;
- les entreprises prépareront des plans d'intervention d'urgence sur la base de l'évaluation des risques réalisée pour leurs plateformes. Elles s'assureront de disposer des ressources nécessaires pour mettre ces plans en œuvre le cas échéant. Par ailleurs, les Etats membres tiendront pleinement compte de ces plans lorsqu'ils élaboreront des plans d'urgence nationaux. Les plans seront testés périodiquement par l'industrie et les autorités nationales ;
- les compagnies pétrolières et gazières seront pleinement responsables des dommages environnementaux occasionnés aux espèces marines et aux habitats naturels protégés. Pour les dommages causés aux eaux, la zone géographique concernée sera étendue pour couvrir toutes les eaux marines de l'UE (jusqu'à environ 370 km de la côte) et les

parties du plateau continental qui sont sous la juridiction d'un Etat membre côtier. A noter que le cadre législatif actuel de l'UE limite la responsabilité environnementale à la mer territoriale (environ 22 km depuis la côte) ;

- la Commission collaborera avec ses partenaires au niveau international pour promouvoir la mise en œuvre des normes de sécurité les plus strictes dans le monde entier ;
- les inspecteurs *offshore* des Etats membres travailleront ensemble pour assurer le partage des bonnes pratiques et contribuer à l'élaboration et à l'amélioration des normes de sécurité.

Parallèlement à cette proposition législative, la Commission propose que l'UE adhère au protocole *offshore* de la convention de Barcelone, qui vise la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant des activités d'exploration et d'exploitation.

Le dossier sous rubrique relève du contrôle du principe de subsidiarité. La commission parlementaire conclut que le document ne comporte pas d'élément qui risquerait de violer le principe de subsidiarité et le droit d'agir du Luxembourg.

20. Divers

Le prochain Conseil « Transports » aura lieu le 12 décembre prochain. A l'ordre du jour de ce Conseil figurent notamment :

- la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte). Monsieur le Ministre interviendra sur ce point pour exprimer son désaccord avec l'approche retenue dans cette proposition ;
- la proposition de règlement modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (tachygraphe) et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.

Le prochain Conseil « Environnement » aura quant à lui lieu le 19 décembre 2011. A l'ordre du jour de ce Conseil figurent notamment les points suivants :

- adoption de conclusions relatives à la stratégie de l'UE pour la biodiversité à l'horizon 2020 ;
- adoption de conclusions relatives à la feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources ;
- échange de vues à propos des résultats de la 17^{ème} session de la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, tenue à Durban, du 28 novembre au 9 décembre 2011.

La prochaine réunion de la Commission du Développement durable aura lieu le 7 décembre prochain.

Luxembourg, le 8 décembre 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

6354,6417



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 79

25 avril 2012

Sommaire

Loi du 19 avril 2012 portant exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO ₂ des véhicules légers	862
Règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à la participation du Luxembourg à la mission d'observation de l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe des élections parlementaires en Arménie	862
Règlement ministériel du 20 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N13, les CR101 et CR106 dans la commune de Garnich à l'occasion d'une manifestation sportive	863
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les CR132, CR138, CR135, CR137 entre Bech, Herborn et Berbourg à l'occasion d'une manifestation sportive	864
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N8 entre Gaichel et Kräizerbuch, à l'occasion d'une manifestation sportive	864
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR137 entre Manternach et Berbourg à l'occasion de travaux routiers	865
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N7 entre Roost et Colmar-Berg à l'occasion de travaux routiers	865
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la bretelle de l'autoroute A4 en provenance de Hollerich vers l'autoroute A6	866
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la bretelle d'accès en provenance du Kirchberg vers l'autoroute A7	866
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR134 entre Ehnen et Gostingen à l'occasion de travaux routiers	867
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur l'autoroute A4 entre le rond-point Merl et la croix de Cessange à l'occasion de travaux routiers	867
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les N12 et CR314 à l'occasion d'une manifestation sportive	868
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N6 entre Bertrange et Mamer à l'occasion de travaux routiers	869
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les routes N31, N33, et CR166 à Kayl, Tétange et Rumelange à l'occasion d'une manifestation sportive	869
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la RN3 à Hesperange à l'occasion de travaux routiers	870
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR354 entre Longsdorf et Selz à l'occasion d'une manifestation culturelle	870
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les CR159, CR234 et CR234B entre le lieu-dit «Scheidhof» et Contern à l'occasion du tournage d'un film	871
Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR234 entre la N2 et le lieu-dit «Scheidhaff» et sur le parking situé le long du CR234 à l'occasion du tournage d'un film	871

Loi du 19 avril 2012 portant exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 27 mars 2012 et celle du Conseil d'Etat du 30 mars 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Aux fins d'exécution du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent;
- la Société nationale de circulation automobile est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les véhicules utilitaires légers neufs;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre délégué au Développement durable
et aux Infrastructures,
Marco Schank*

Château de Berg, le 19 avril 2012.
Henri

Doc. parl. 6354; sess. ord. 2011-2012.

Règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à la participation du Luxembourg à la mission d'observation de l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe des élections parlementaires en Arménie.

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

Vu la loi modifiée du 27 juillet 1992 relative à la participation du Grand-Duché de Luxembourg à des opérations pour le maintien de la paix (OMP) dans le cadre d'organisations internationales, et notamment son article 1^{er};

Vu la décision du Gouvernement en Conseil du 23 mars 2012 et après consultation le 19 mars 2012 de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration de la Chambre des Députés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le Gouvernement luxembourgeois participera à la mission d'observation de l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe (OSCE) des élections parlementaires en Arménie qui se tiendront le 6 mai 2012. Il enverra à cet effet un contingent d'observateurs à court terme limité à quatre au maximum dont la mission portera sur une durée maximale de deux semaines.

Art. 2. Le statut des membres du contingent luxembourgeois est défini conformément aux articles 5 et suivants de la loi modifiée du 27 juillet 1992 relative à la participation du Grand-Duché de Luxembourg à des opérations pour le maintien de la paix (OMP) dans le cadre d'organisations internationales.

Art. 3. Notre Ministre des Affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent règlement, qui entrera en vigueur le jour de sa publication au Mémorial.

*Le Ministre des Affaires étrangères,
Jean Asselborn*

Château de Berg, le 19 avril 2012.
Henri

Doc. parl. 6417; sess. ord. 2011-2012.

Règlement ministériel du 20 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N13, les CR101 et CR106 dans la commune de Garnich à l'occasion d'une manifestation sportive.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 du Grand Prix Elsy Jacobs, il y a lieu de réglementer la circulation sur la N13, les CR101 et CR106;

Arrête:

Art. 1^{er}. La circulation est réglementée comme suit:

- La N13 entre les chemins vicinaux «rue de la Montée» et «rue de l'Ecole» à Garnich (P.K. 3,400 – 3,520) est rétrécie sur une voie de circulation.

La circulation est réglée au moyen de signaux colorés lumineux.

L'obstacle est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux D,2, C,13aa. Les signaux A,4b et A,16a sont également mis en place.

- L'accès à la N13 entre le chemin vicinal «rue de l'Ecole» et le carrefour avec le CR101 (P.K. 3,520 – 4,250) à Garnich est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux.
- L'accès à la N13 entre le carrefour avec le CR101 à Garnich et le carrefour de la N13 avec le CR106 à Dahlem (P.K. 4,250 – 5,710) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des PK croissants et la voie publique est uniquement accessible par le sens opposé.
- L'accès au CR106 entre le carrefour formé par la N13 et le CR106 à Dahlem et le carrefour formé par le CR106 et la rue de Garnich à Kahler (P.K. 12,400 – 17,250) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des P.K. croissants et la voie publique est uniquement accessible dans le sens opposé.
- L'accès au CR101 entre le carrefour formé par les CR101 et CR106 à Hivange et le carrefour formé par les CR101 et N13 à Garnich (P.K. 6,420 – 8,380) est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Ces prescriptions sont indiquées respectivement par les signaux C,1a, C,2 et C,2a.

Une déviation est mise en place.

Art. 2. Les dispositions de l'article 1^{er} ne s'appliquent pas aux véhicules autorisés par l'organisateur de la manifestation sportive à y participer, à l'accompagner ou à veiller au bon déroulement de la manifestation sportive, 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 manifestation sportive 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 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4. Le présent règlement prend effet le 28 avril 2012 jusqu'à la fin de la manifestation.

Luxembourg, le 20 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les CR132, CR138, CR135, CR137 entre Bech, Herborn et Berbourg à l'occasion d'une manifestation sportive.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 d'une manifestation sportive, il y a lieu de réglementer la circulation sur les CR132, CR138, CR135, CR137 entre Bech, Herborn et Berbourg;

Arrête:

Art. 1^{er}. La circulation est règlementée comme suit:

- L'accès au CR132 entre Brouch et Bech (P.K. 43,170 – 43,765), au CR138 entre Bech et Herborn (P.K. 0,000 – 4,130) et au CR137 entre Berbourg et Bech (P.K. 9,370 – 12,100) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des P.K. décroissants et la voie publique est uniquement accessible par le sens opposé.
- L'accès au CR135 entre Herborn et Berbourg (P.K. 4,020 – 5,800) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des P.K. croissants et la voie publique est uniquement accessible par le sens opposé.

Ces prescriptions sont indiquées par le signal 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. Les conducteurs de véhicules et d'animaux circulant sur le CR132 venant de Brouch (P.K. 43,170) doivent céder le passage aux conducteurs circulant sur le CR137.

Les conducteurs de véhicules et d'animaux circulant sur le CR135 venant de Herborn (P.K. 5,800) doivent céder le passage aux conducteurs circulant sur le CR138.

A l'approche aux carrefours et à la hauteur de ceux-ci la vitesse maximale est limitée progressivement à 70 km/heure, 50 km/heure et 30 km/heure.

Ces prescriptions sont indiquées par le signal B,2a et C,14 portant respectivement les inscriptions «70», «50», et «30», C,13aa.

Ces prescriptions sont indiquées par le signal B,2a.

Art. 3. Le signal B,1 situé sur le CR137 (P.K. 12,100) et sur le CR138 (P.K. 4,130) est abrogé. Le signal B,3 y est mis en place.

Art. 4. Les dispositions de l'article 1^{er} ne s'appliquent pas aux véhicules autorisés par l'organisateur de la manifestation sportive à y participer, à l'accompagner ou à veiller au bon déroulement de la manifestation sportive, 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 manifestation sportive 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. 5. Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 6. Le présent règlement prend effet le 1^{er} mai 2012 de 13.00 à 18.00 heures.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N8 entre Gaichel et Kräizerbuch, à l'occasion d'une manifestation sportive.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 du «Semi marathon Challenge des Allures Libres de Gaume» il y a lieu de réglementer la circulation sur la N8 entre Gaichel et Kräizerbuch;

Arrête:

Art. 1^{er}. Sur la N8 (P.K. 2,220 et 2,820) à l'approche et à la hauteur de l'endroit où a lieu la manifestation, la vitesse maximale est limitée à 70 km/heure respectivement à 50 km/heure.

Cette prescription est indiquée par le signal C,14 portant l'inscription «70», respectivement «50».

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

Art. 3. Le présent règlement prend effet le 1^{er} mai 2012 jusqu'à la fin de la manifestation.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR137 entre Manternach et Berbourg à l'occasion de travaux routiers.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 travaux routiers, il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR137 entre Manternach et Berbourg;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant la première phase d'exécution des travaux l'accès au CR137 entre Manternach et Berbourg (P.K. 4,890 – 5,160) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2.

Une déviation est mise en place.

Art. 2. Pendant la deuxième phase d'exécution des travaux l'accès au CR137 entre Manternach et Berbourg (P.K. 5,160 – 5,700) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines 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. 3. Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4. Le présent règlement prend effet le 2 mai 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux et sera confirmé par règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N7 entre Roost et Colmar-Berg à l'occasion de travaux routiers.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 travaux routiers, il y a lieu de réglementer la circulation sur la N7 entre Roost et Colmar-Berg;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant la phase d'exécution des travaux la circulation sur la N7 (P.K. 24,200 – 24,300) entre Roost et Colmar-Berg est réglée par des signaux colorés lumineux.

La vitesse maximale est limitée à 50 km/heure et il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,14 portant l'inscription «50», C,13aa et D,2.

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

Art. 3. Le présent règlement prend effet le 2 mai 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la bretelle de l'autoroute A4 en provenance de Hollerich vers l'autoroute A6.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 en vue de l'application d'un enduisage superficiel est mis en place au niveau de la croix de Cessange sur la bretelle de l'autoroute A4 en provenance de Hollerich vers l'autoroute A6 en direction de Weyler, il convient dès lors de réglementer la circulation pour la durée du chantier;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant les deux premières phases des travaux, du 3 mai 2012, 20 heures jusqu'au 4 mai 2012, 6 heures et du 4 mai 2012, 20 heures au 6 mai 2012, 6 heures, l'accès aux bretelles de l'autoroute A4 en provenance de Hollerich vers l'autoroute A6 en direction de Weyler et vers l'autoroute A6 en direction de Gasperich est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.

Ces prescriptions sont indiquées par le signal C,2a.

Une déviation est mise en place.

Art. 2. Pendant la troisième phase des travaux, à partir du 6 mai 2012 jusqu'au 22 mai 2012, la vitesse maximale est limitée à 50 km/h à cause de gravillonnage dans la bretelle de l'autoroute A4 en provenance de Hollerich vers l'autoroute A6 en direction de Weyler.

Cette prescription est indiquée par le signal C,14 portant l'inscription «50».

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

Art. 4. Le présent règlement entre en vigueur le 3 mai 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la bretelle d'accès en provenance du Kirchberg vers l'autoroute A7.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 en vue de l'application d'un enduisage superficiel est mis en place au niveau de la jonction Grunewald sur la bretelle d'autoroute en provenance du Kirchberg vers l'autoroute A7, il convient dès lors de réglementer la circulation pour la durée du chantier;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant les deux premières phases des travaux, du 3 mai 2012, 20 heures jusqu'au 4 mai 2012, 6 heures et du 4 mai 2012, 20 heures au 6 mai 2012, 6 heures, l'accès à la bretelle d'autoroute en provenance du Kirchberg vers l'autoroute A7 est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.

Ces prescriptions sont indiquées par le signal C,2a.

Une déviation est mise en place.

Art. 2. Pendant la troisième phase des travaux, à partir du 6 mai 2012 jusqu'au 22 mai 2012, la vitesse maximale est limitée à 50 km/h à cause de gravillonnage.

Cette prescription est indiquée par le signal C,14 portant l'inscription «50».

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

Art. 4. Le présent règlement entre en vigueur le 3 mai 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude Wiseler

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR134 entre Ehnen et Gostingen à l'occasion de travaux routiers.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 travaux de mise en œuvre de la couche de roulement, il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR134 entre Ehnen et Gostingen;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant la phase d'exécution des travaux, l'accès au CR134 entre Ehnen et Gostingen (P.K. 535 – 1,640) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines 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 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 3. Le présent règlement entre en vigueur le 3 mai 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude Wiseler

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur l'autoroute A4 entre le rond-point Merl et la croix de Cessange à l'occasion de travaux routiers.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique;

Considérant qu'un chantier en vue du renouvellement de la couche de roulement est mis en place sur l'autoroute A4 dans le sens Hollerich vers Raemerich entre le rond-point Merl et la croix de Cessange, il y a lieu de réglementer la circulation pour la durée du chantier;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant l'exécution des travaux routiers, les dispositions suivantes sont applicables sur les tronçons de la voie publique indiqués:

1. L'accès à l'A4 dans le sens Hollerich vers Raemerich entre le rond-point Merl (P.K. 0,000) et la croix de Cessange (P.K. 2,600) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.
2. L'accès aux échangeurs d'autoroute suivants est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier:
 - accès d'autoroute, Merl, direction Raemerich;
 - bretelle de l'autoroute A4 en provenance de Hollerich vers l'autoroute A6 en direction de Gasperich;
 - bretelle de l'autoroute A4 en provenance de Hollerich vers l'autoroute A6 en direction de Weyler.
3. A l'approche du tronçon susmentionné de l'A4, le trafic est ramené sur une voie de circulation et il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser tout autre véhicule.
4. Le chantier est à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées respectivement par les signaux C,2a, C,13aa et D,2.

Une déviation est mise en place.

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

Art. 3. Le présent règlement entre en vigueur le 4 mai 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude Wiseler

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les N12 et CR314 à l'occasion d'une manifestation sportive.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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», il y a lieu, pour des raisons de sécurité des participants, de réglementer la circulation sur les N12 et CR314 à Eschdorf;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant le déroulement de la manifestation «European Hill Race», la circulation est réglementée comme suit:

- L'accès à la N12 entre Hierheck et la N15 (P.R. 41,560 – 44,935) est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux.
- L'accès au CR314 entre le CR308 et le chemin communal Juddegaass (P.R. 11,165 – 11,890) est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux.

Ces dispositions sont respectivement indiquées par les signaux 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^{er} 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 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 4. Le présent règlement entre en vigueur le 4 mai 2012 à 12h00 jusqu'au 6 mai à 22h00.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N6 entre Bertrange et Mamer à l'occasion de travaux routiers.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 travaux routiers, il y a lieu de réglementer la circulation sur la N6 à Bertrange;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant la phase d'exécution des travaux, l'accès à la N6 entre Bertrange et Mamer (P.K. 5,860 – 6,680) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens à l'exception des conducteurs de véhicules et de machines investies 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 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 3. Le présent règlement prend effet le 5 mai 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les routes N31, N33 et CR166 à Kayl, Tétange et Rumelange à l'occasion d'une manifestation sportive.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 du Festival de la Petite Reine, il y a lieu de réglementer la circulation sur les N31, N33 et CR166 à Kayl, Tétange et Rumelange;

Arrête:

Art. 1^{er}. La circulation est réglementée comme suit:

- L'accès à la N31, pont CFL à Kayl (P.R. 11,070 – 11,130) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des P.R. croissants et la voie publique est uniquement accessible par le sens opposé, le 5 mai 2012 entre 13h30 et 18h30.
- L'accès au CR166, de Tétange à Kayl (P.R. 1,670 – 2,920) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des P.R. décroissants et la voie publique est uniquement accessible par le sens opposé, le 5 mai 2012 entre 13h30 et 18h30.
- L'accès à la N31, de Kayl au Poteau de Kayl (P.R. 11,070 – 13,380), est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des P.R. croissants et la voie publique est uniquement accessible par le sens opposé, le 6 mai 2012 entre 12h30 et 18h45.

- L'accès à la N33, du Poteau de Kayl à Rumelange (P.R. 0,000 – 3,580) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des P.R. décroissants et la voie publique est uniquement accessible par le sens opposé, le 6 mai 2012 entre 12h30 et 18h45.
- L'accès au CR166, de Rumelange par Tétange à Kayl (P.R. 0,000 – 2,920), est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans le sens des P.R. croissants et la voie publique est uniquement accessible par le sens opposé, le 6 mai 2012 entre 12h30 et 18h45.

Ces prescriptions sont indiquées respectivement 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. Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies conformément à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Art. 3. Le présent règlement prend effet le 5 mai 2012 de 13h30 à 18h30 et le 6 mai 2012 de 12h30 à 18h45.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la RN3 à Hesperange à l'occasion de travaux routiers.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 travaux routiers, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN3 à Hesperange;

Arrête:

Art. 1^{er}. L'accès à la RN3 à Hesperange (P.K. 4,722 – 4,762) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

Cette prescription est indiquée par le signal C,2.

Une déviation est mise en place.

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

Art. 3. Le présent règlement prend effet le 5 mai 2012 jusqu'à l'achèvement des travaux.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR354 entre Longsdorf et Selz à l'occasion d'une manifestation culturelle.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 «Fête aux asperges», il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR354;

Arrête:

Art. 1^{er}. Le stationnement est interdit sur le CR354 du côté droit dans le sens de Longsdorf vers Selz P.K. 2,500 – 0,000.

Cette prescription est indiquée par le signal C,18.

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

Art. 3. Le présent règlement prend effet le 6 mai 2012 entre 9.00 et 18.00 heures.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude Wiseler

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur les CR159, CR234 et CR234B entre le lieu-dit «Scheidhof» et Contern à l'occasion du tournage d'un film.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 du tournage d'un film, il y a lieu de réglementer la circulation sur les CR159, CR234 et CR234B entre le lieu-dit «Scheidhof» et Contern;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant les sessions de tournage du film, la circulation est réglementée comme suit:

(1) Sur les CR159 (P.R. 12,450 – 12,500), CR234 (P.R. 1,200 – 1,450) et CR234 (P.R. 0,450 – 0,525) entre le lieu-dit «Scheidhof» et Contern la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux.

La vitesse autorisée est limitée à 50 km/heure et il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.

Les obstacles sont à contourner conformément aux signaux mis en place.

Ces prescriptions sont indiquées par les signaux C,14 portant l'inscription «50», C,13aa et D,2.

(2) L'accès au CR159 (P.R. 12,530 – 13,150) est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens, à l'exception des conducteurs circulant en relation avec le tournage du film.

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

Art. 3. Le présent règlement prend effet le 9 mai 2012 à 9h00 jusqu'au 10 mai 2012 à 19h00.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude Wiseler

Règlement ministériel du 23 avril 2012 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR234 entre la N2 et le lieu-dit «Scheedhaff» et sur le parking situé le long du CR234 à l'occasion du tournage d'un film.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

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 du tournage d'un film il y a lieu de réglementer la circulation sur le CR234 entre la N2 et le lieu-dit «Scheedhaff» et sur le parking situé le long du CR234;

Arrête:

Art. 1^{er}. Pendant la durée du tournage, l'accès aux endroits énumérés ci-après est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux dans les deux sens, à l'exception des conducteurs de véhicules circulant en relation avec le tournage du film:

- CR234 entre la N2 et le lieu-dit «Scheidhaff» (P.R. 0,200 – 1,200)
- Parking du cimetière militaire réservé aux autobus et autocars situé le long du CR234.

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

Art. 3. Le présent règlement entre en vigueur le 9 mai 2012 de 08.00h jusqu'au 10 mai 2012 à 20.00h.

Luxembourg, le 23 avril 2012.

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