



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6468

Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Date de dépôt : 17-08-2012

Date de l'avis du Conseil d'État : 11-10-2012

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
07-02-2013	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
17-08-2012	Déposé	6468/00	<u>5</u>
11-10-2012	Avis du Conseil d'Etat (9.10.2012)	6468/01	<u>46</u>
12-12-2012	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6468/02	<u>51</u>
19-12-2012	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°19 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6468	<u>58</u>
28-12-2012	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (28-12-2012) Evacué par dispense du second vote (28-12-2012)	6468/03	<u>61</u>
10-12-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (17) de la reunion du 10 décembre 2012	17	<u>64</u>
21-11-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (13) de la reunion du 21 novembre 2012	13	<u>78</u>
14-11-2012	Commission des Finances et du Budget Procès verbal (07) de la reunion JOINTE du 14 novembre 2012	07	<u>101</u>
14-11-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (12) de la reunion JOINTE du 14 novembre 2012	12	<u>111</u>
14-11-2012	Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire Procès verbal (03) de la reunion JOINTE du 14 novembre 2012	03	<u>121</u>
17-10-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (03) de la reunion du 17 octobre 2012	03	<u>131</u>
31-12-2012	Publié au Mémorial A n°288 en page 4522	6468	<u>171</u>

Résumé

6468 : résumé

Le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à réaliser les travaux de réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg. Etant donné que le coût des investissements prévus est de 62,9 millions d'euros, l'autorisation de la Chambre des Députés est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, alors que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Le Pont Adolphe a été construit dans les années 1900 à 1903 et constitue l'un des ouvrages emblématiques de la Ville de Luxembourg. Malheureusement, les inspections récentes ont relevé qu'il est en état de dégradation avancé et que des mesures de réhabilitation de grande envergure, nécessitant la démolition complète du tablier et des tympans, s'imposent de manière urgente.

Pendant toute la durée de ces travaux de réhabilitation, il faudra dévier la circulation du pont Adolphe sur un pont provisoire, dont la construction a d'ores et déjà été autorisée par le biais de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg (dossier parlementaire n° 6176).

6468/00

N° 6468
CHAMBRE DES DEPUTES
 Session ordinaire 2011-2012

P R O J E T D E L O I
portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

* * *

(Dépôt: le 17.8.2012)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (7.8.2012).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Commentaire des articles.....	2
4) Exposé des motifs.....	2
5) Fiche financière.....	27
6) Résumé technique.....	28

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg.

Cabasson, le 7 août 2012

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

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er.– Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement des Places de Metz et de Bruxelles.

Art. 2.– Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de soixante-deux millions neuf cents mille euros (62.900.000 €). Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3.– Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Fonds des Routes.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

L'article 1er arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en oeuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement des Places de Metz et de Bruxelles est avancé jusqu'au stade de l'APD.

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2011 (valeur 696,95). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits au Fonds des Routes du ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des Travaux Publics qui fera fonction de maître de l'ouvrage.

*

EXPOSE DES MOTIFS

INTRODUCTION

Le Pont Adolphe est un des monuments principaux du coeur de la Ville de Luxembourg. Il enjambe la vallée de la Pétrusse dominée en ce lieu par de puissantes murailles édifiées par Vauban.

Cet ouvrage d'art exceptionnel en maçonnerie s'intègre harmonieusement dans son site. Il constitue également par sa fonction même, un lien important entre le quartier de la gare ferroviaire et la Ville Haute, du boulevard Royal à l'avenue de la Liberté.

Malheureusement, les inspections ont relevé que le Pont Adolphe est en état de dégradation avancé. Des mesures de réhabilitation de grande envergure s'imposent avant que des restrictions de service et à terme la mise hors service ne deviennent nécessaires.

La réhabilitation du Pont Adolphe, nécessaire et urgente, nécessite la démolition complète du tablier et des tympans. Il faut donc dévier la circulation de ce pont pendant la réalisation des travaux de confortement sur un pont provisoire. Ce pont doit être construit au plus vite (loi n° 6176A) afin de disposer d'une alternative de passage dans l'éventualité d'une aggravation soudaine et tout à fait plausible de l'état du Pont Adolphe qui nous obligerait à procéder à des restrictions de circulation sérieuses.

*

HISTORIQUE

Le Pont Adolphe a été construit dans les années 1900 à 1903 sous le règne du Grand-Duc Adolphe. Ce pont, en arches maçonnées de pierres de taille, a été conçu par l'ingénieur français Paul Séjourné et réalisé par l'entreprise Fougerolles Frères pour la maçonnerie et par l'entreprise Coignet pour la dalle en béton armé.

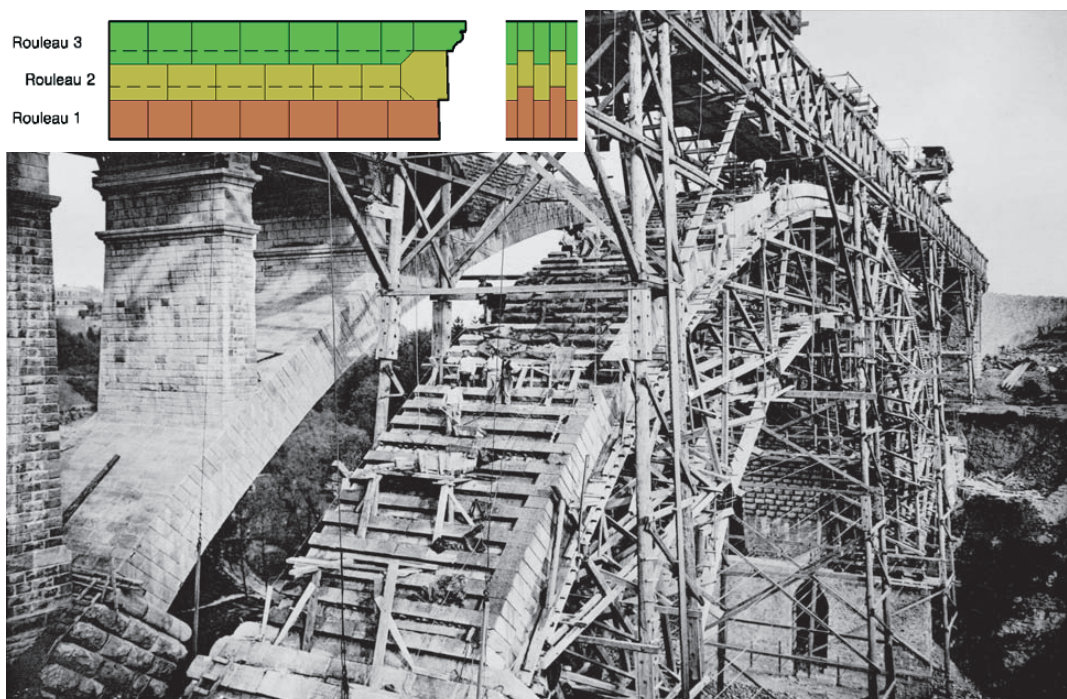


La première pierre fut posée à la date symbolique du 14 juillet 1900 et la mise en service a eu lieu le 24 juillet 1903 en présence du ministre d'Etat Paul Eyschen et du directeur général des Travaux Publics Charles Rischard. A l'époque de sa construction le Pont Adolphe tenait, avec une ouverture de 84,65 m de l'arche centrale, le record mondial de pont en arche en maçonnerie.

Le Pont Adolphe possède la particularité d'être constitué de 2 arches jumelées distantes l'une de l'autre de 6,00 m. Elles sont reliées par un tablier en béton armé. Les 2 arches centrales, d'une largeur variant de 5,32 m en clé de voûte à 6,12 m à la culée et d'une épaisseur variant de 1,44 m en clé de voûte à 2,16 m à la culée, sont constituées en tout de 2.850 m³ de pierres de Gilsdorf. Des 2 côtés des grandes arches se trouvent des arcs de rives, également dédoublés, de 21,60 m de portée chacun. La longueur totale de l'ouvrage s'étend sur 153 mètres.

Séjourné choisit aussi de construire les grands arcs en 3 couches de pierres de taille (rouleaux) imbriquées les unes dans les autres par queuetages.

Construction en 3 rouleaux sur cintre d'époque en bois



Cette méthode a l'avantage d'économiser les pierres de construction et permet d'optimiser le coût et le délai d'utilisation du cintre. En effet, ce dernier ne sert qu'à la mise en place du 1er rouleau. Les 2 autres couches de pierres prennent appui sur l'arc formé par les rouleaux précédemment réalisés. Ce mode de réalisation complique l'analyse du comportement structurel des 3 rouleaux puisqu'il introduit une dissymétrie de sollicitation entre eux et est l'une des causes des désordres actuels.

D'autre part, Séjourné réalise de puissants tympans de clef dont la rigidité (autre cause des désordres avec le trafic et les surcharges d'aujourd'hui) contrarie la loi d'épaisseur et d'inertie progressives de l'arc qu'il a judicieusement établie.

Au cours de son histoire, le pont a été aménagé de façon à s'adapter au besoin de l'évolution du trafic: train à vapeur „Charly“ en 1903 du côté amont, tramway électrique des années 1930 des 2 côtés (ce pourquoi le pont n'était pas conçu), élargissement des années 1960 sans tram et mise en sécurité des trottoirs dans les années 1970.

En 1936 a été entrepris le remplacement des 500 balustres des garde-corps de l'ouvrage.

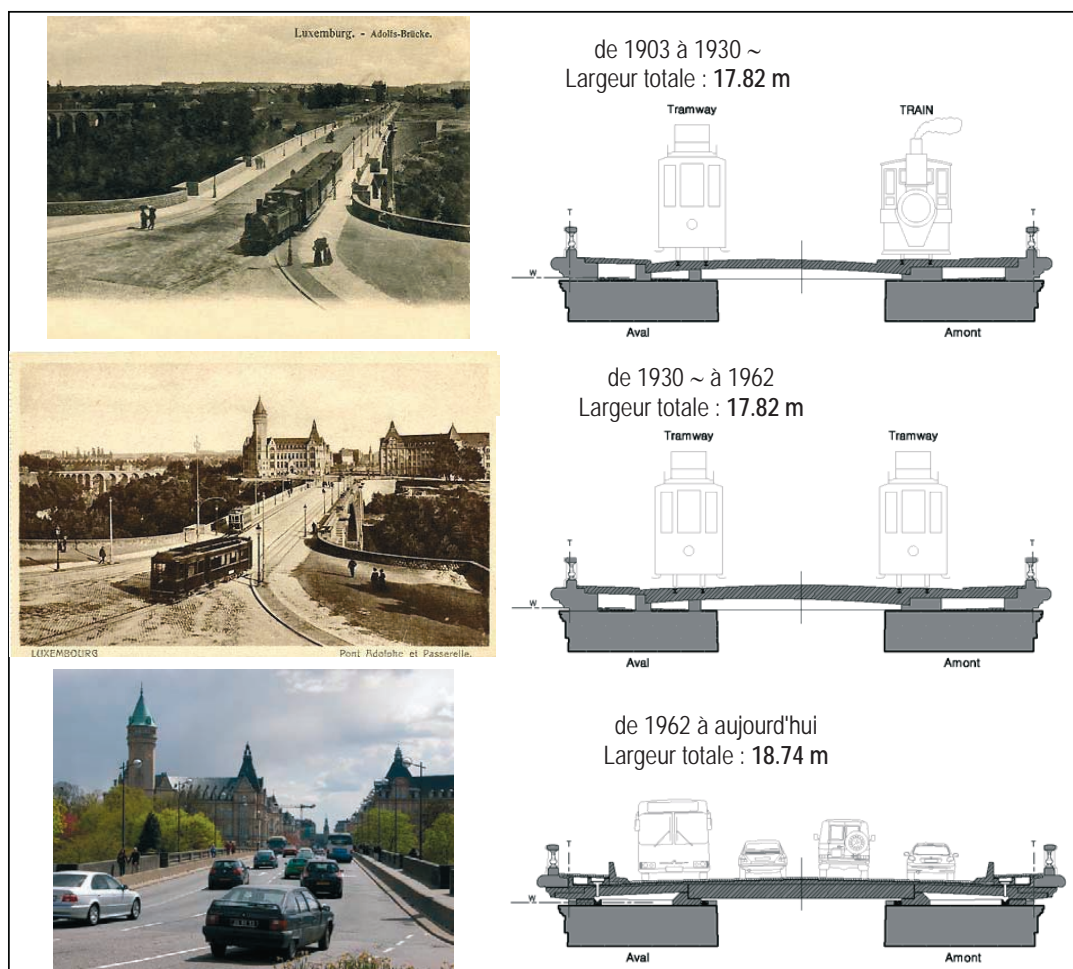
En 1961/1962, de plus importants travaux ont été engagés. Le tablier d'origine léger en poutres en T en béton armé est alors déposé et remplacé par un nouveau, plus lourd et bien plus rigide, coulé sur prédalles qui enjambent le vide entre les deux arcs. Afin de s'adapter aux besoins du trafic, le tablier est élargi de 2 x 0,45 m et les garde-corps déportés de 0,15 m. Ce qui permet un gain de 1,20 m de largeur utile (espace disponible entre parapets). A cette occasion, les balustrades et les garde-corps ont été remplacés et le profil en long corrigé. Ce tablier exerce une charge excentrique encore plus élevée que l'original, autre cause des désordres actuels.

En 1976 des travaux de réfection de la couche de roulement et le remplacement des joints de chaussée ont été entrepris. Les trottoirs ont été rehaussés et protégés de la chaussée par des chasse-roues.

Dans les années 2000, l'étanchéisation de la superstructure, ainsi que la consolidation provisoire des grands arcs ont été entrepris.

Par la suite, les mesures d'entretien conservatoire importantes ont pour seul objet celui d'attendre la finalisation administrative du dossier.

Aujourd'hui, la largeur utile se répartit entre 2 trottoirs sécurisés par une bordure chasse-roue et 4 voies de circulation (3 en direction de la Gare et 1 en direction de la Ville pour les transports en commun).



*

PATHOLOGIES CONSTATEES ET SUIVI DE L'OUVRAGE

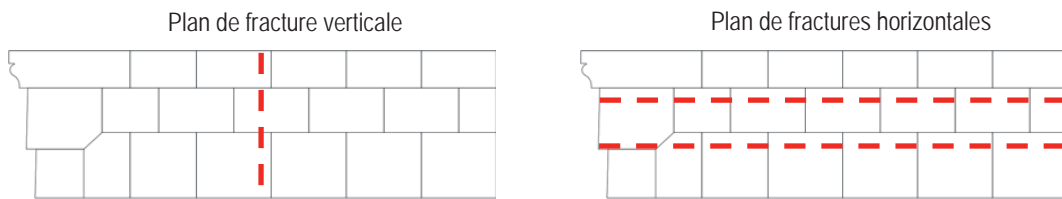
Fissuration des arcs

„Un ouvrage en maçonnerie est un ouvrage qui dure“ (cf. tome V „Grandes Voûtes“ par Paul Séjourné). Le prix à payer pour cette durabilité est l'entretien nécessaire pour éviter l'inévitable altération des pierres et des joints sous le poids des ans. Précisons toutefois l'importance de ces marques de l'âge. Les traces de coulures et les stalactites témoignent de la déficience de l'étanchéité. Quant aux constats de l'apparition de fissures, ils peuvent témoigner de la simple respiration de l'ouvrage, fonction des saisons. Pour juger de l'importance des conséquences d'une fissuration il convient de s'interroger sur le fonctionnement statique de l'ouvrage. A titre d'exemple, une fissure dans un système tridimensionnel, tel que dômes ou autre coupoles, ne saurait épuiser les ressources des cheminements possibles des charges. En revanche, un réseau de fissures identifié sur une partie d'ouvrage à fonctionnement uni ou bidirectionnel peut avoir des conséquences structurelles importantes: c'est le cas des arcs du Pont Adolphe.

Constats de fissures (1996 et années suivantes)

Le Pont Adolphe n'échappe pas à la règle et subit les effets du temps. Lors d'une campagne d'inspection visuelle de l'ouvrage réalisée par l'Administration des Ponts et Chaussées en 1996, des plans de fractures verticales et horizontales du corps des arcs ont été détectés.

Schémas:



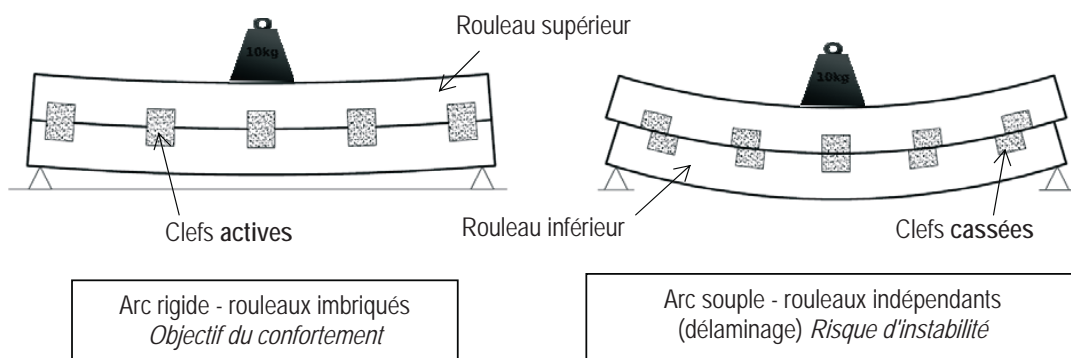
Des fissures sont repérées sur les arcs principaux aux limites des rouleaux. Au fur et à mesure des inspections, l'évolution de ces fissures et la propagation de ce réseau sont révélées.

Fissuration constatée à travers les rouleaux



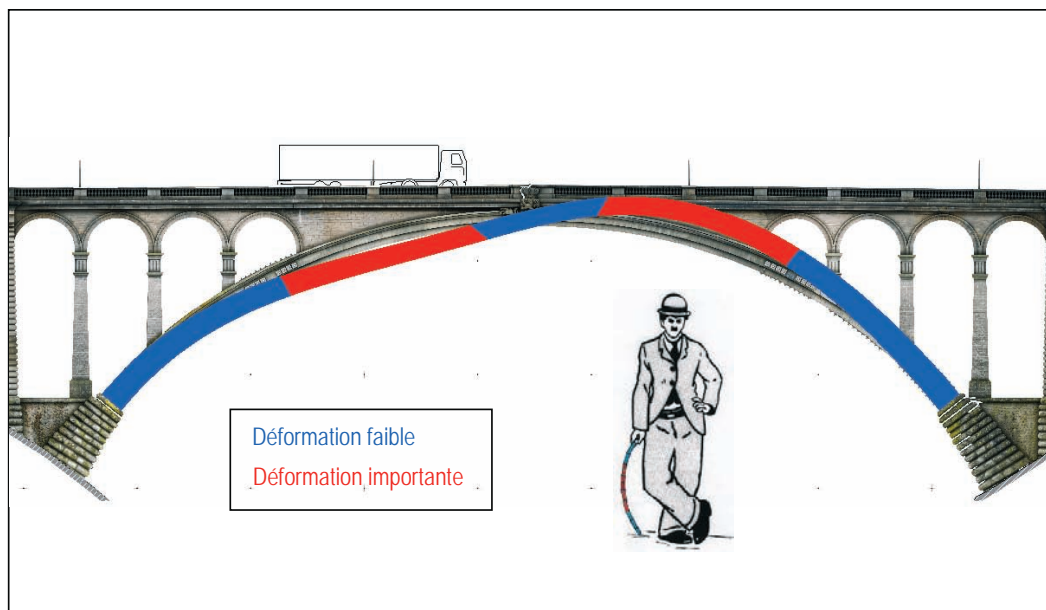
Conséquences et mise en sécurité effectuée (2003 et 2010)

Le phénomène de délaminage des arcs (séparation des rouleaux) se confirme. Cette séparation, si elle n'est pas maîtrisée conduirait à un affaiblissement des arcs (perte d'inertie),



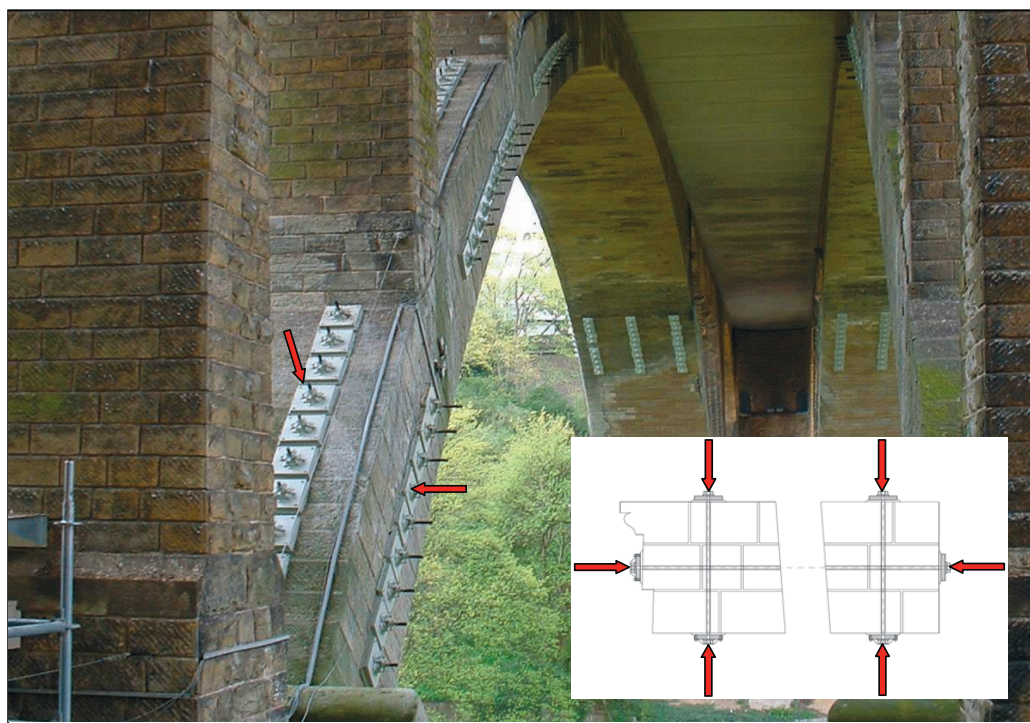
ainsi qu'un risque d'instabilité par divergence d'équilibre.

Risque d'instabilité (déformée antisymétrique amplifiée)



Dans le but de solidariser les rouleaux, des mesures de mise en sécurité provisoire des arcs ont été adoptées dans les zones accessibles les plus fissurées. Un réseau bidirectionnel de 258 barres de précontraintes a été mis en oeuvre à partir de 2003, permettant de rétablir le contact entre rouleaux et de redonner aux arcs leur inertie originale.

Précontrainte bidirectionnelle (photo 2004)



En février 2005, une barre de précontrainte se rompt, probablement en raison d'une incompatibilité chimique entre la barre et le milieu saturé de sels.

Cet événement, sans conséquence structurelle, rappelle néanmoins le caractère provisoire du confortement des maçonneries. Les décisions suivantes sont prises:

- Remplacement des barres côté Ville par des barres plus ductiles.
- Interdiction d'accès sous l'ouvrage côté Gare.
- Remplacement par capteurs optiques de l'instrumentation en place, dans l'objectif de surveiller de plus près l'efficacité du confortement provisoire réalisé.
- Installation de cibles sur l'ouvrage permettant la surveillance topographique de celui-ci.

Une nouvelle rupture de barre (découverte le 14 octobre 2009) prouve que la consolidation provisoire du pont était en place depuis trop longtemps et pourrait ne plus garantir ses objectifs. Cette nouvelle rupture constituait un signal d'alarme car d'autres auraient pu suivre vu le caractère „provisoire“ de la sécurisation réalisée en 2003 où l'usure et la détérioration normale se faisaient sentir.

Cet événement a finalement eu comme conséquence le remplacement à partir de 2010 des barres situées du côté Gare par des barres plus ductiles afin de maintenir la circulation sur l'ouvrage.

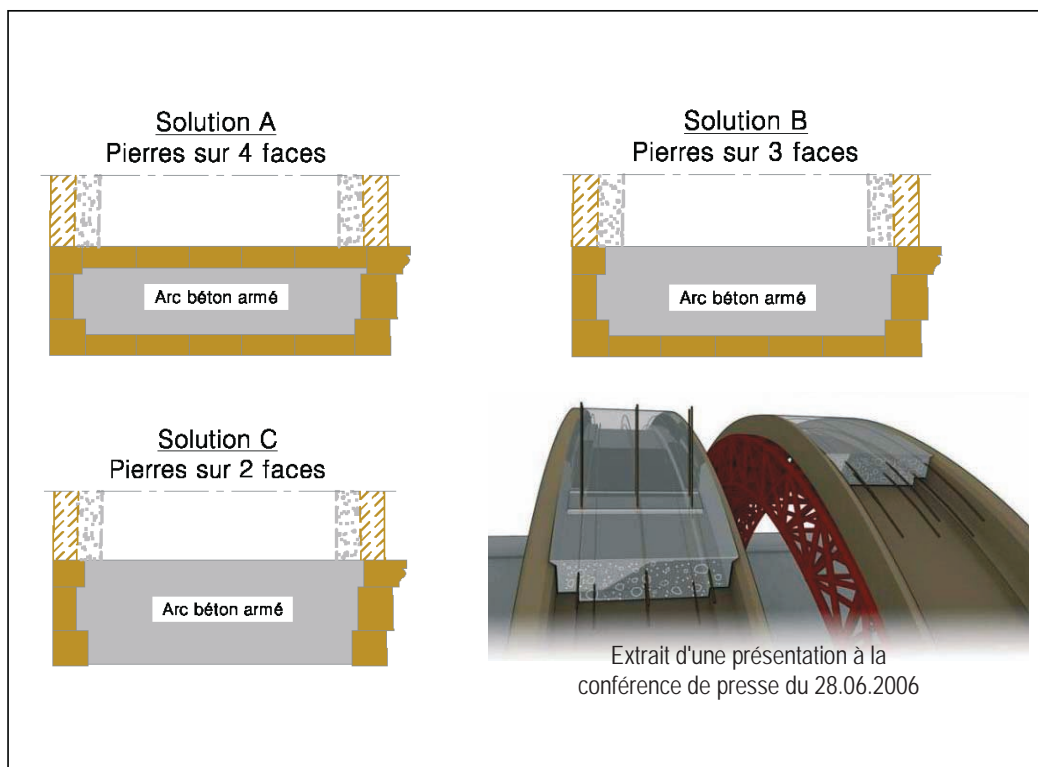
„Préétudes“

Dans le même temps, une réflexion sur la réhabilitation définitive et pérenne du Pont Adolphe est alors engagée, sans connaître les réelles capacités mécaniques de l'ouvrage. En effet, malgré l'absence de reconnaissances „profondes“ et l'ignorance de l'effet des confortements provisoires par précon-traintes, deux axes de conception sont appréhendés:

- Réhabilitation de l'ouvrage par création d'une zone centrale renforcée de clé en béton armé avec tympans strictement portés, n'affectant plus les lois d'inertie progressives des arcs proprement dits.
- Réhabilitation de l'ouvrage en conservant les maçonneries de parements des arcs: solutions A, B, C.

On y renoncera, vu la grande quantité d'armatures passives nécessaires à la tenue des arcs aux instabilités dans les plans verticaux et à cause de la réticence de la part du public et du service des sites et monuments nationaux d'échanger les pierres de taille par du béton armé.

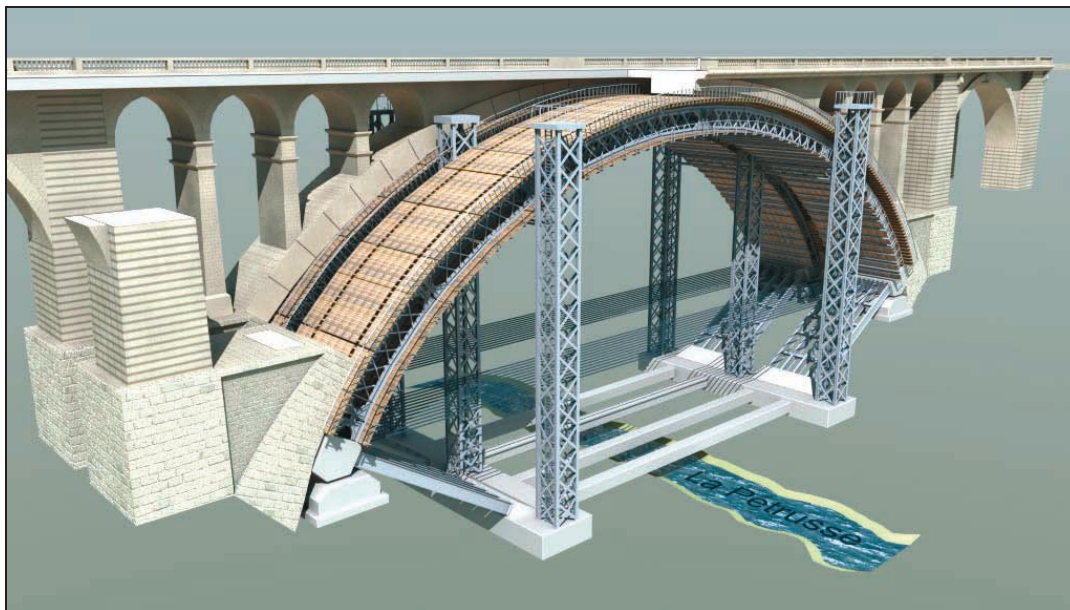
Schémas des solutions A, B, C envisagées



Par contre, le caractère provisoire des barres de confortement n'autorisant pas de trop longs délais de réflexion pour concevoir des solutions alternatives, un concept de „cintre d'anticipation“ à vocation „confortative“ est analysé pour répondre à des évolutions éventuelles qui deviendraient inquiétantes dans la structure des arcs. L'anticipation de ce cintre apparaît alors comme une réponse technique pertinente.

Une étude du cintre est engagée, mais n'est pas retenue.

Image du cintre envisagé



Un ouvrage sous surveillance optique et géométrique permanente

Depuis la détection des premières fissures sur les arcs principaux en 1996, l'ouvrage est sous surveillance permanente. Au début, la surveillance de l'ouvrage consistait en un relevé régulier des témoins de fissuration mis en place ainsi qu'en des inspections visuelles régulières. Au fil du temps et vu les résultats des nombreuses investigations réalisées sur l'ouvrage qui ont mis en évidence sa vulnérabilité, les moyens mis à disposition pour la surveillance de l'ouvrage furent continuellement adaptés et étendus.

Finalement au courant de l'année 2008, comme stipulé précédemment, le pont a été équipé d'un ensemble de capteurs optiques ayant l'objectif d'assurer de très près le suivi du comportement du pont et tout particulièrement de l'efficacité du renforcement provisoire mis en oeuvre. Ceci afin de garantir la circulation sur l'ouvrage en toute sécurité et d'éviter le plus longtemps possible des restrictions d'utilisation.

Il s'agit notamment:

- de sondes thermométriques (au coeur des arcs notamment)
- d'extensomètres optiques
- d'inclinomètres optiques
- de cibles topographiques.

Le rôle de ces capteurs est d'alerter sur une éventuelle dérive des mesures permettant d'anticiper une défaillance du renforcement ou un début d'instabilité des arcs.

Un suivi géométrique très précis de la clé des arcs est réalisé au minimum deux fois par an. Les cibles disposées sur la maçonnerie offrent un excellent moyen de vérification et les mesures peuvent être réalisées très rapidement. Le tout complété par plusieurs inspections visuelles au courant de l'année.

De l'analyse des données fournies par les capteurs il ressort que sur la période concernée, les mesures obtenues de l'ensemble des zones sont concordantes. Les maximales n'approchent pas encore le seuil d'alerte. Les enregistrements démontrent l'efficacité du renforcement réalisé par l'Administration des Ponts et Chaussées. Ce renforcement étant malgré tout provisoire (barres non injectées), le suivi de ces capteurs doit être poursuivi.

Dans le même temps, le Maître d'Ouvrage prend en considération la réalisation d'un pont provisoire.

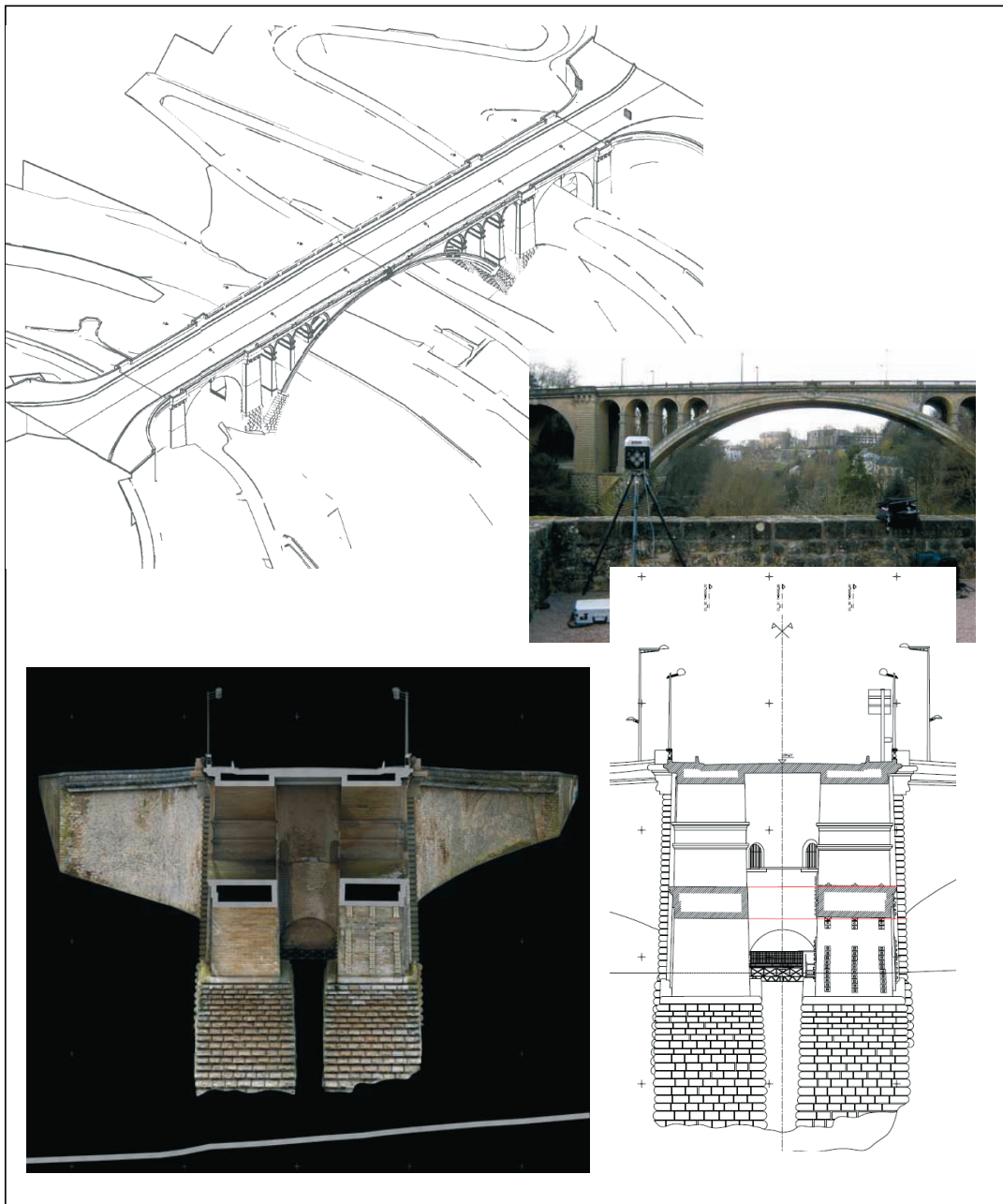
Au terme d'une analyse de cette situation qui redonne „du temps au temps“, il est admis qu'une solution confortative globale mérite d'être à nouveau envisagée en substituant aux barres précontraintes provisoires des dispositions de nature définitive. Les nouvelles bases d'un projet de réhabilitation qui va intégrer deux considérations récentes, importantes dans les analyses à venir sont définies:

- Pour le court terme, il est fait état de réalisation d'un pont provisoire. L'étude du pont provisoire est désormais engagée. L'intensité des flux de circulation qui traversent chaque jour le Pont Adolphe assurant la liaison entre la Haute-Ville et le plateau Bourbon jusqu'à la gare centrale exige la mise en place d'une solution de rechange sous forme d'un pont provisoire. Il constitue également la „réponse“ à des dérives éventuelles de comportement et se substituera au „cintre confortatif“.
- Pour le long terme, l'excentrement des voies de tram est désormais à prendre en considération, même si la disposition centrée demeure préférable. Jusqu'à ce jour, cet excentrement n'était pas envisagé car structurellement peu favorable. Il contribue à conforter le concept d'une nécessaire prise d'inertie progressive des arcs en zone de clé.

*

DES INVESTIGATIONS CIBLEES POUR UNE REHABILITATION ADAPTEE

Scan de l'ouvrage



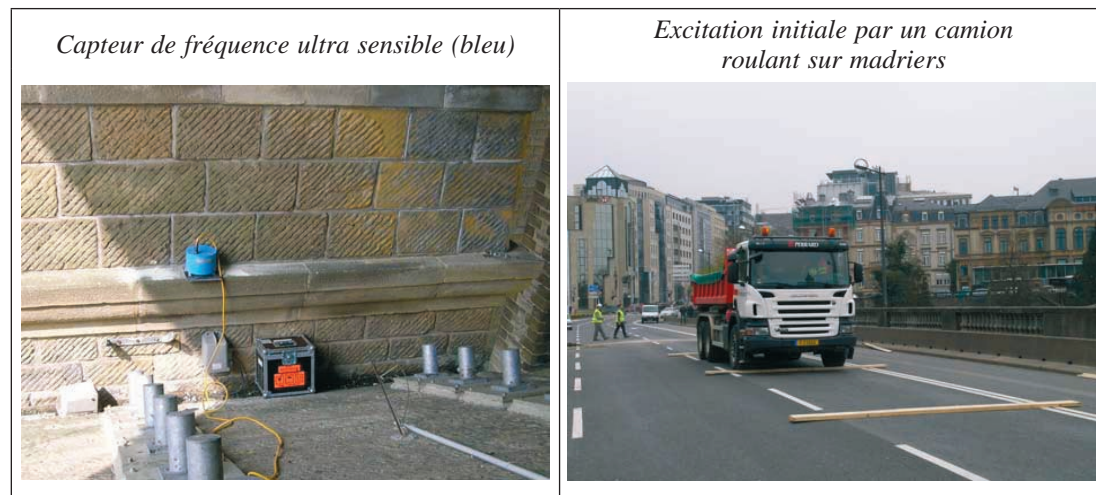
Puisque les 2 arcs présentent déjà jusqu'à 20 cm d'écart (en dénivelé et gauchissement) par rapport aux plans, un relevé détaillé 3D de l'ouvrage dans son ensemble a été effectué. Ce véritable scannage a permis de connaître l'état géométrique actuel, de comparer les données obtenues avec celles issues des divers documents traitant du Pont Adolphe et a servi de base pour les plans et la statique.

Prise en compte d'un tram sur l'ouvrage

Une analyse dynamique visant à la détermination des caractéristiques vibratoires (fréquences propres de l'ouvrage) a été décidée en 2009 afin de prendre en considération un tram sur l'ouvrage, puis de dimensionner les conditions d'appui des voies de tram qui conviennent.

En effet, la circulation d'un tram engendrera d'inévitables vibrations. Ces vibrations causées par le contact fer-fer de la roue sur le rail doivent être prises en compte et il convient notamment:

- de minimiser la transmission des vibrations à l'ouvrage,
- d'éviter tout effet de résonance.



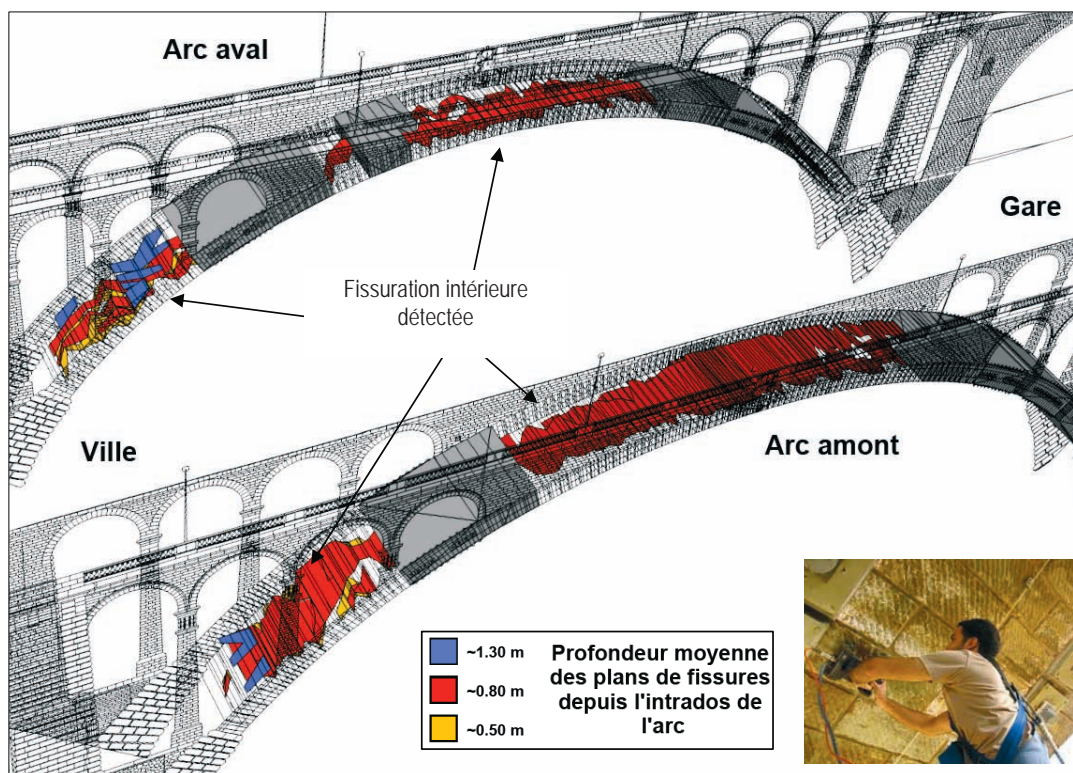
Puisque des vitesses vibratoires importantes (> 10 mm/s) ont été enregistrées, le dépouillement et l'interprétation de ces enregistrements en comparaison avec le modèle numérique du pont ont permis de concevoir et de dimensionner le nouveau tablier épaissi et élargi de façon à ce qu'il soit apte à supporter un tram. D'autres mesures d'absorption des vibrations sont prévues telles que appareils d'appui spéciaux et matelas amortisseurs.

Les conclusions montrent que les ordres de grandeur des fréquences propres de l'ouvrage réhabilité resteront éloignés des fréquences de vibrations des voies de tram.

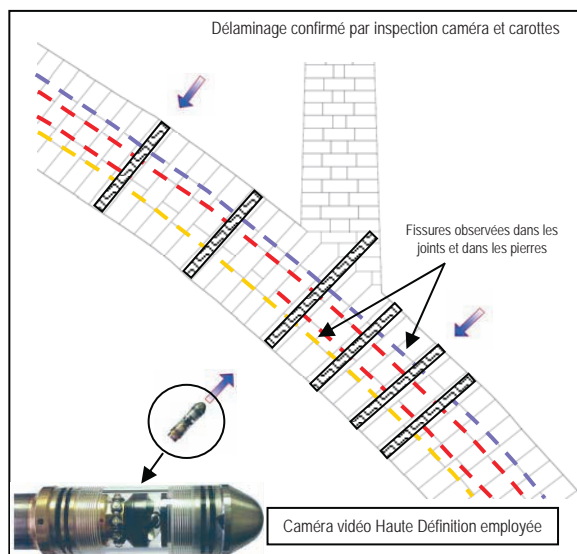
Quelles zones des arcs sont à conforter?

L'étendue globale du délaminage n'étant pas connue, une campagne d'auscultation géoradar a été exécutée fin 2009. L'analyse de ces résultats, confirmés en avril 2010 par forage et caméra optique, a révélé en plus de la fissure traversante verticale, 4 à 5 niveaux de fissuration horizontales internes largement étendus, invisibles depuis l'extérieur.

Fissuration intérieure détectée (extrait des résultats d'un institut universitaire spécialisé)



Fissuration intérieure confirmée (extrait résultats SGL)



Il y a donc bel et bien délamination des grands arcs et bien plus important que les seules fissures externes ont pu le laisser croire. Dès lors, il ne subsiste plus aucun doute quant à la nécessité de rétablir un maintien efficace et durable des 3 rouleaux entre eux sur la globalité des arcs.

Vu ce qui précède et l'importance des dégâts causés par les infiltrations d'eau et de saumures qui conduiront sans doute à une restriction d'utilisation et à des investigations et coûts supplémentaires

sensibles pour conserver les pierres. l'implantation du pont provisoire et la réhabilitation consécutive du Pont Adolphe ne doivent plus être repoussées.

Essais in situ d'injectabilité des maçonneries des grands arcs

Ces essais exécutés à partir de 2008 ont pour objectifs la détermination des caractéristiques des produits d'injection, ainsi que leur mode opératoire de réalisation.

Concomitamment, les forages exécutés à ces fins ont permis leur auscultation par caméra et l'examen visuel des carottes prélevées (cf. ci-dessus).

Enfin, ce sera l'occasion également de mettre au point la technique de rejointoiement des maçonneries.

La campagne menée a permis de mettre en évidence les caractéristiques hydrauliques singulières de la maçonnerie des arcs par une série de tests d'absorption d'eau réalisés en forages. Une forte conductivité hydraulique a été constatée entraînant des fuites importantes au niveau des joints.

Des discontinuités importantes ont été constatées conduisant au choix d'un traitement systématique des maçonneries. Le liant d'injection devant quant à lui être élaboré pour pénétrer les joints et les fissures interceptées.

Ce faisant, plusieurs compositions de liants hydrauliques ultrafins ont été étudiées pour répondre aux contraintes particulières de l'ouvrage. A ce titre, la recherche de propriétés rhéologiques combinées aux exigences mécaniques et aux conditions d'une maçonnerie semi-saturée et en présence de chlorure, ont amené à prolonger la mise au point des matériaux à l'institut universitaire spécialisé pour validation des essais réalisés in situ.

La faisabilité des travaux d'injection a pu être validée grâce aux essais conduits sur l'arc amont Ville. La distance moyenne interforage a été retenue à 1,50 m permettant ainsi d'harmoniser les opérations d'injection, de contrôle et de renforcement.

Enfin, diverses techniques de jointoiement ont été testées. La préférence a été donnée à la mécanisation, moyennant un nettoyage simultané de la pierre.

Causes du délaminage des 2 grands arcs constaté

Par ces campagnes d'investigations, il est confirmé qu'il s'agit là de fractures des pierres de queuetages associant entre eux les trois rouleaux conçus par Séjourné pour réaliser les grands arcs.

La somme des composantes horizontales des trois rouleaux étant une constante, un rouleau déchargé génère la surcharge des deux autres au travers des queuetages. Davantage sollicités, ceux-ci peuvent se rompre. Puis, les premières défaillances entraînent d'autres dans le cadre d'une „chaîne de déchirures successives“.

La répartition de charges non uniformes entre rouleaux est de différente nature:

- de par le mode construction des arcs: à l'époque quelques réserves sont d'ailleurs émises vis-à-vis de ce procédé,
- de par la participation des tympans liés aux arcs au centre de l'ouvrage: les calculs ont effectivement montré qu'une part du flux des efforts de l'arc est captée par les tympans. Comme conséquence on peut vérifier sur l'ouvrage la fissuration de ces tympans et en déduire un cisaillement des pierres de queuetage. Ce sont d'ailleurs bien ces régions des arcs qui ont fait l'objet des premiers relevés de fissures puis de renforcements.

D'autre part, il est important d'associer à ce phénomène des effets essentiels pénalisant la situation:

- la fatigue centennale de la structure,
- l'assainissement défaillant,
- les effets différentiels de température entre les extérieurs et le cœur des maçonneries épaisses (non déterminants vis-à-vis du délaminage),
- l'excentricité initiale, augmentée par la réhabilitation 1961/2 des reports de charge du tablier,
- l'élargissement du tablier, à cette date, a été générateur d'un supplément de charge permanente excentrique.

Relevons qu'un élargissement du tablier générateur d'un supplément de charge permanente ne saurait être nocif pour un arc qui s'en trouve juste un peu plus comprimé. Il convient toutefois de s'assurer d'une distribution centrée de ce complément de poids.

Comment conforter les arcs?

Il est acquis que la réhabilitation prévoit leur renforcement par réalisation d'un réseau d'inclusions qui permettront de solidariser les 3 rouleaux, en complément d'une injection du réseau des fissures.

Initialement, un projet de maquettes de comportement s'attachait sur un modèle réduit de portion de grand arc à engendrer des ruptures de queue tout en s'inspirant au plus près du „concept Séjourné“ des trois rouleaux. Cependant ce projet trop ambitieux a dû être abandonné faute d'exécutants et de temps.

En renonçant à la courbure et par la mise en oeuvre d'efforts moins importants, un autre projet allant plus à „l'essentiel“ a retenu l'attention d'un laboratoire universitaire spécialisé.

En faisant usage d'une presse existante équipée en version cisaillement, les essais sont de ce fait recentrés vers l'acquisition de résultats en cisaillement relatifs à des complexes „Pierres de Gilsdorf/Coulis/Métaux d'inclusion passifs ou activés“.

Sont ainsi demandées:

- les capacités d'ancrage des métaux dans les coulils,
- les prises d'appui sur des redans toriques obtenus par un réalésage local des maçonneries.

Ces dernières dispositions pouvant s'avérer intéressantes pour éviter toute présence en surface des arcs de plaques métalliques apparentes sur les faces visibles des arcs.

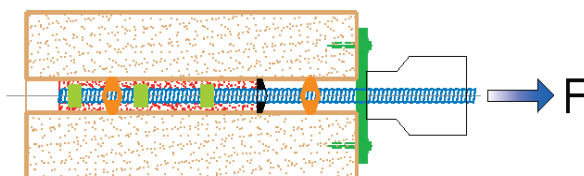
Les matériaux et techniques constitutifs de ces renforts sont testés en laboratoire universitaire afin de retenir le meilleur complexe inclusion/maçonnerie par la recherche de la meilleure adéquation entre efficacité, durabilité et esthétique.

- efficacité: mise au point de l'ancrage le plus adéquat et la détermination des meilleures capacités en traction et en cisaillement du système
- durabilité: test de plusieurs types de barres injectées (titanes, aciers inoxydables) avec différents types de coulils
- esthétique: recherche d'ancrages les plus discrets possibles

Les essais sont de 3 types:

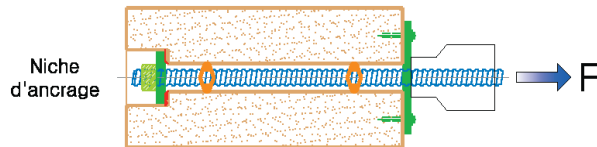
- des essais de scellement permettant d'apprécier par différents paramètres (géométrie du forage, nature du coulil) les capacités mécaniques du système barre/coulil/pierre

Exemple d'essai de scellement



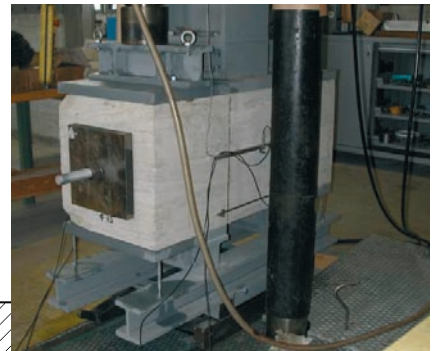
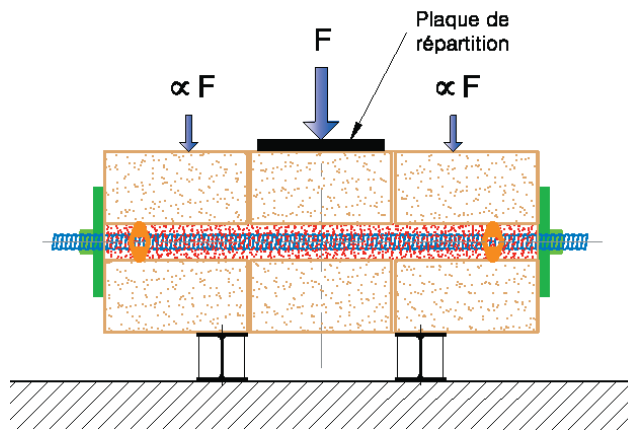
- des essais d'ancrage afin de minimiser l'impact visuel

Exemple d'essai d'ancrage



- des essais de cisaillement proprement dits (3 pierres = 3 rouleaux)

Dispositif d'essai de cisaillement



*

LE PROJET DE REHABILITATION DE L'OUVRAGE

Les solutions techniques proposées visent à redonner au Pont Adolphe une seconde jeunesse pour que sa nouvelle durabilité, associée d'un entretien adapté, soit au moins égale à 100 ans.

Conformément aux souhaits de l'UNESCO, les techniques de réhabilitation retenues ont été choisies de manière à rendre possible de nouvelles restaurations ultérieures tout en préservant au mieux l'architecture dessinée et réalisée par SÉJOURNÉ.

Les grands principes

La possibilité de conserver les arcs en les confortant une fois acquise, le projet de réhabilitation de l'ouvrage a été conduit en s'obligeant au maintien maximal, voire total, des maçonneries d'origine.

Ainsi, l'ensemble des parties d'ouvrage situées en-dessous de la sous-face actuelle du tablier, représenté par la ligne W-W dessinée par Paul Séjourné, sont conservées par confortement ou démontage et remontage à l'identique.

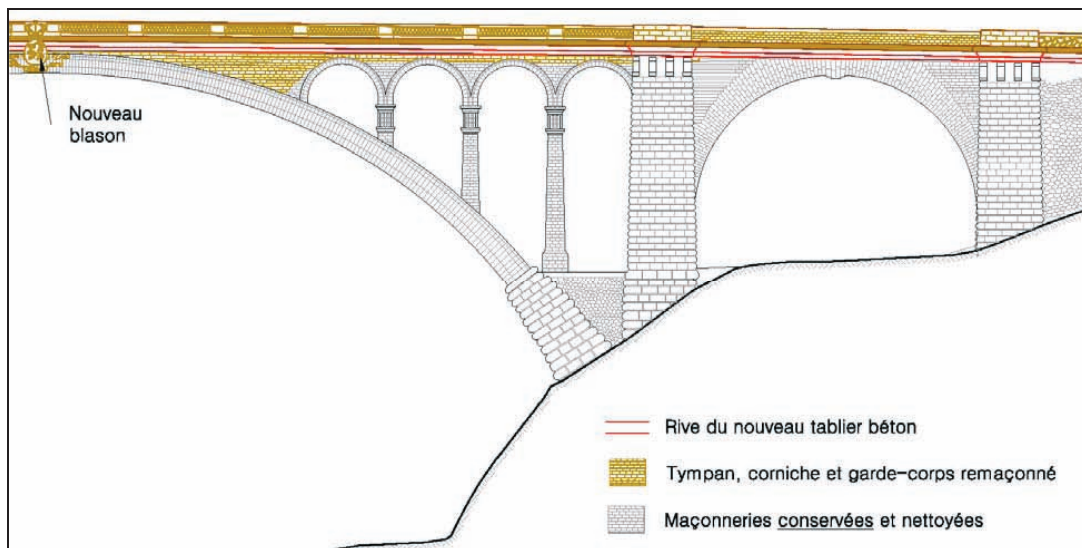
Les éléments constitutifs des garde-corps seront également reconduits à l'identique: en pierres reconditionnées dans la mesure du possible ou neuves si non.

Le rehaussement et l'élargissement du tablier ont fait l'objet d'une attention toute particulière de manière à rester en cohérence avec l'image de l'ouvrage.

Enfin, l'emblème symbolisé par le blason constitue à lui seul une recherche architecturale spécifique.

Un nouveau tablier

Le projet prévoit la dépose du tablier actuel, puis la réalisation d'un nouveau. Il sera plus large, plus épais et constituera également une couverture étanche aux maçonneries sous-jacentes. Il s'avère en effet que celles-ci ont subi, et subissent encore, l'écoulement abondant des infiltrations d'eaux et de saumures.



Coupe fonctionnelle

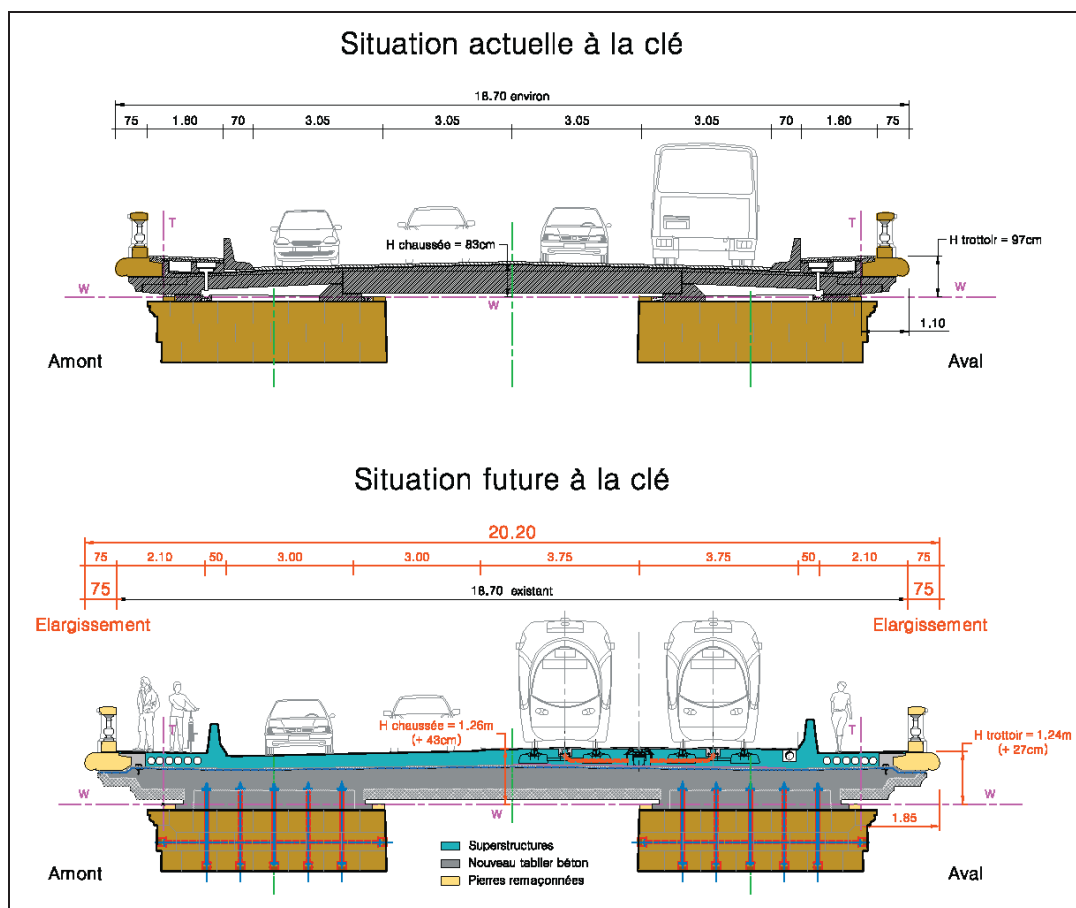
Au cours du XX^{ème} siècle, la largeur utile du Pont Adolphe (distance entre parapets) a été élargie de 16,00 m en 1903 à 17,20 m aujourd'hui permettant de s'adapter aux conditions de circulation.

Les futures conditions de trafic, l'élargissement des trottoirs (+ 2 x 30 cm), ainsi que la prise en compte du gabarit nécessaire au futur tram conduisent à augmenter à nouveau la largeur utile.

Un élargissement de 1,50 m (2 x 0,75 m) est prévu.

Ainsi, la nouvelle distribution fonctionnelle sera répartie en une chaussée de 13,50 m (7,50 m de gabarit du tram + 2 voies de 3,00 m ou 4 voies de 3,37 m) bordée par 2 trottoirs de 2,10 m, chacun sécurisé par une barrière chasse-roue de 0,50 m. La largeur utile sera donc portée à 18,70 m.

Coupe fonctionnelle du projet de réhabilitation



Couverture étanche continue

Les conséquences des nombreuses infiltrations et circulations d'eaux chargées et agressives provenant de la chaussée (sels de déverglaçage) sont visibles sur les parements de l'ouvrage.

La présence de 2 joints de dilatation défectueux au dessus des maçonneries amplifie le phénomène: cette interruption du tablier a permis à l'eau de s'engouffrer dans la maçonnerie de l'ouvrage.

Il a donc été décidé, pour remédier à ce problème, de reporter les joints de dilatation au plus loin des arcs principaux et équipés de dispositifs de recueil reliés au réseau d'assainissement.

La continuité du tablier sur l'ensemble des arcs principaux permettra de les protéger des venues d'eaux en créant une barrière étanche.

Structure

Confortement des arcs

Un des objectifs principaux du projet de réhabilitation du Pont Adolphe est de renforcer durablement les arcs principaux face au phénomène repéré de délaminage. Comme déjà évoqué, cette désolidarisation partielle et évolutive des 3 rouleaux entraîne un affaiblissement statique important des arcs, causé par une perte importante d'inertie.

Pour rétablir le monolithisme entre les 3 rouleaux, les mesures suivantes ont été retenues:

- Solidariser les rouleaux par un serrage actif.
- Combler les vides existants par l'injection d'un coulis apte à remplir le réseau de fissuration.

Renforcement en zone de clé

Les puissants tympans mis en oeuvre par Paul Séjourné dans la zone de clé des arcs principaux font penser que le concepteur aurait souhaité conforter cette partie des arcs très élancée. D'ailleurs, la fissuration des tympans montre une diffusion des efforts des arcs vers ces derniers.

Dans le même esprit, le projet de réhabilitation prévoit le confortement de la zone centrale des arcs par l'addition d'un renforcement en leurs extrados. Ce renfort baptisé „4ème rouleau“, non visible, sera en béton armé structurellement lié aux 3 autres. En clé, le tablier intimement lié à l'arc, constituera en lui-même le „4ème rouleau“. Ce complément d'inertie permet dès lors la différenciation par désolidarisation des arcs avec les tympans.

Système statique

Les arcs renforcés gardent un fonctionnement classique en compression.

Les piles conservées permettent le transfert de charges aux arcs sous-jacents.

En revanche, le système statique du tablier est épuré. En effet, ce dernier est rendu solidaire des arcs dans les seules zones de clé. Ailleurs, il repose sur des appuis néoprène positionnés à l'axe de chaque pile permettant en outre de supprimer tous les effets de torsion. Une butée transversale est prévue sur les pilastres.

Entretien aisé

Lors de l'élaboration du projet de réhabilitation, une attention particulière a été portée à l'entretien:

- Toutes les eaux sont recueillies via un réseau d'assainissement intégré au nouveau tablier et évacuées vers le réseau existant.
- Une niche latérale de visite permet d'accéder aux appuis du tablier.
- L'accès aux dispositifs de recueil des eaux sous joints de chaussée est prévu.
- Un grillage anti-pigeon sera mis en oeuvre pour limiter les dégradations causées par les volatiles aux endroits qui leur sont accessibles.

Les voies de circulation

Sur le Pont Adolphe réhabilité, ainsi que sur les places de Bruxelles et de Metz adjacentes, la voirie est planifiée pour garantir la fluidité du trafic individuel parallèlement au trafic en commun.

Pendant la durée des travaux de réhabilitation du Pont Adolphe, le trafic est dévié via un ouvrage provisoire qui a fait l'objet d'un autre projet de loi début 2011.

Il est prévu de renouveler toutes les conduites et tous les réseaux situés dans les limites du projet et ceux-ci seront réalisés en dehors des voies de tram.

Compte tenu des calculs statiques du nouveau tablier, du complément d'inertie recherché en clé, ainsi que de la hauteur aménagée pour l'incorporation du coffre du tram, un rehaussement du profil en long dans l'axe de l'ouvrage est inévitable: il est égal à la hauteur du coffre et vaut 43 cm. Toutefois, comme le montre la coupe fonctionnelle ci-avant, le rehaussement sur les bords de l'ouvrage n'a que 27 cm.

Depuis l'origine sur le bd Royal, le profil en long est à niveau avec l'existant et a une pente de -2,18% en direction de la Gare et emprunte ensuite une rampe de 0,40% pour se raccorder au nouveau profil en long du Pont Adolphe. Celui-ci se situe, comme c'est actuellement le cas, sur une ligne parallèle à celle passant par les intrados des clés des voûtes élégies avec un décalage de 43 cm vers le haut.

Au sud du pont, le raccord aux niveaux actuels se fait sur la longueur de la place de Metz de façon à ce qu'au début de l'avenue de la Liberté ceux-ci soient préservés.

Les voies de roulement sont définies comme suit:

- Deux voies pour automobiles en sens unique depuis le centre Ville vers la Gare.
- Deux voies de tram à double sens de circulation situées du côté aval du pont. L’approvisionnement du courant est prévu par le bas à partir du coffre de 43 cm de hauteur.

Le réaménagement des carrefours sur les places de Bruxelles et de Metz reste sensiblement le même, sauf pour les adaptations des profils en long. Pour éviter (avec seulement 2 voies direction Gare) des remontées de files jusque dans l’avenue Marie-Thérèse, les tournes à droite et à gauche devront être reportés de la place de Metz jusqu’à la place des Martyrs.

Ce réaménagement tient compte du concept tram-bus. Cependant, suite à l’évolution du projet Tram concernant son fonctionnement et le traitement architectural le long de celui-ci, il est possible que l’aménagement de la place de Metz subisse des adaptations qui devraient alors être traitées séparément.

Dans le cas où le tram ne serait pas réalisé, les deux voies latérales seraient attribuées aux transports en commun.

Intégration de l’ouvrage réhabilité

Le Pont Adolphe avec ses voiries d’accès se trouve dans la zone tampon du périmètre de l’UNESCO. Ceci implique que des adaptations architecturales et urbanistiques sont planifiées en collaboration avec le Service des sites et monuments nationaux.

Les aspects architecturaux

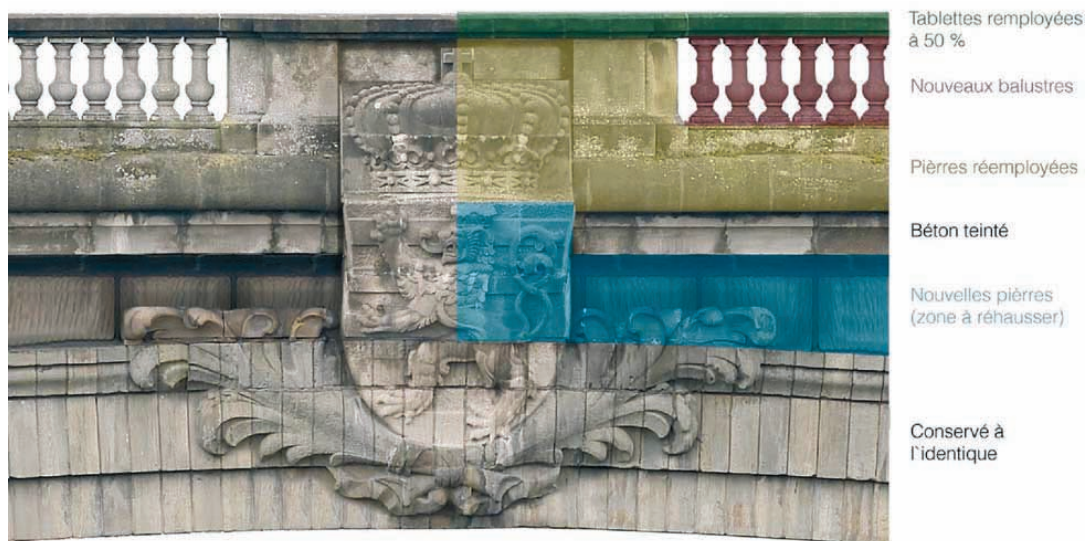
L’élargissement et le rehaussement du tablier a rendu nécessaire la modification de plusieurs détails du parement du pont, comme la forme des retombées des sous-faces des trottoirs, l’élargissement des balcons surmontant les pilastres, le blason en clef d’arc.

Un architecte fut consulté afin de remodeler les zones impactées notamment le blason en clef de l’arc. Ainsi, avec la participation du SSMN, il a été possible de limiter l’impact esthétique de l’élargissement du pont et de conserver au mieux l’aspect de l’ouvrage.

Blason en clef d’arc – Etat existant

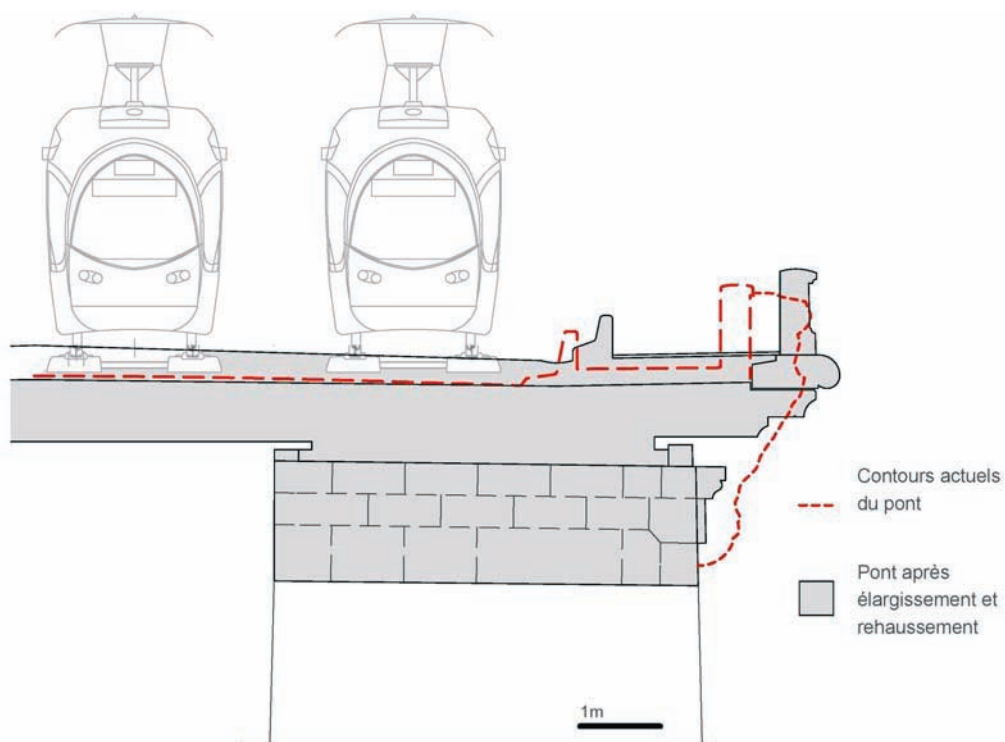


*Blason en clef d'arc – Etat projeté après élargissement du pont
(les couleurs représentant les travaux requis)*

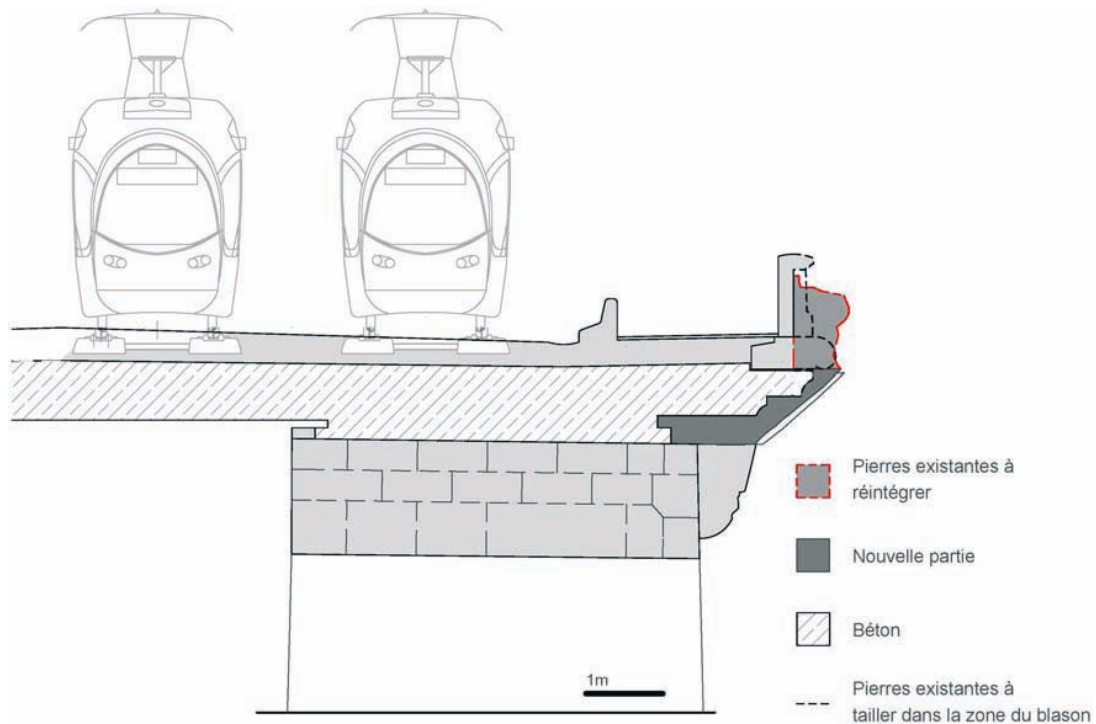


De grandes parties du blason sont conservées, à savoir les ornements originaux en partie basse, ainsi que la couronne rajoutée à l'époque du premier élargissement dans les années 1960. La partie centrale du blason doit être retaillée dans les mêmes proportions mais légèrement plus inclinée.

Coupe à travers le blason – Etat existant



Coupe à travers le blason – Etat projeté après élargissement du pont



Traitement des pierres

Les pierres du pont sont altérées sur des zones généralement bien délimitées: en parement on constate de nombreuses traces de coulures blanches et noires. Ces traces mettent en évidence la circulation interne d'eaux chargées en sel. Ces eaux s'infiltrent depuis la chaussée, notamment et abondamment par les joints de chaussée, avant d'emprunter les réseaux de fissures et les cavités de la maçonnerie. Les résurgences en paroi qui en découlent sont à l'origine des traces blanches observées.

Les traces noires sont quant à elles induites par la pollution atmosphérique qui vient se coller aux parements que la présence de sel rend adhérents.

Par endroit, notamment lorsque le grès constitutif des pierres est plus tendre, les agents atmosphériques naturels (vent, pluie, température) amplifient encore le phénomène, conduisant à une altération importante des parements.

Sauf pour les douelles des petits arcs (photo 3 ci-dessous), l'altération reste essentiellement en surface des parements de l'ouvrage, elle ne saurait remettre en question des défauts structuraux notables.

Altération des maçonneries

Les joints des arcs principaux sont généralement en assez bon état. Cependant, le traitement en profondeur des arcs, les essais l'ont montré, nécessite la restauration de l'étanchéité périphérique des arcs afin de permettre l'injection. La totalité des joints sera donc réhabilitée. Outre les arcs, les joints qui sont effectivement dégradés seront reconditionnés manuellement.

Le nettoyage de la pierre doit se limiter à l'élimination des salissures, résidus de pollution, dépôts de gypse, concrétions calcaires, efflorescences salines, mousses et lichens sans trop altérer le support. Par conséquent, le choix des méthodes d'intervention – brossage, hydro-gommage, aéro-gommage ou cryogénisation – devra être adapté aux diverses situations en respectant cette exigence. Il est prévu que différentes méthodes ou des combinaisons de celles-ci devront être mises en oeuvre afin d'obtenir le meilleur résultat tout en sauvegardant la substance historique de l'ouvrage.

Les essais réalisés en 2010/11 ont apporté des informations importantes sur l'efficacité des différentes techniques mises en oeuvre et le niveau d'atteinte à la substance de la pierre. En particulier, les difficultés du nettoyage du mortier de jointoiment appliqué par projection à la machine, ainsi que l'élimination des concrétions calcaires ont été mises en évidence. Ces dernières nécessitent un égrillage mécanique préalable au nettoyage final.

Les sels sont présents en grande quantité dans la pierre. Provenant du déverglaçage, ces sels hydro-solubles sont transportés à la surface de la pierre et cristallisent au contact de l'air. Sous l'effet des pressions engendrées par les phases successives de cristallisation, la pierre se désagrège, comme on peut l'observer au sommet des arcs principaux et sur les arcs secondaires.

Pour l'élimination périphérique de ces sels, la profondeur d'extraction est prépondérante. L'application de compresses d'argile en deux interventions donne de bons résultats et est efficace à une profondeur de 3 à 5 cm. Il faut préciser que ces travaux ne pourront être entrepris qu'après étanchéification du tablier et assèchement suffisant de la maçonnerie. Aussi une extraction complète des sels dans toute l'épaisseur du parement est impossible car ils réapparaîtront par endroits. Ainsi il est prévu de traiter, après la fin du chantier, des zones ponctuellement avec les mêmes techniques mais en faisant appel à des moyens mobiles d'intervention.

Pour les zones les plus durement touchées où les pierres sont érodées sur une profondeur importante, quelques remplacements sont prévus. Le restrillage in situ du parement fera l'objet des plus grands soins de manière à bien intégrer ces réparations.

Chaque opération de nettoyage, de remplacement de pierre, de réfection de joint, de reconstruction ou de retaille de parement fera l'objet d'une épreuve de convenance avec point d'arrêt dont la levée

par le maître d'ouvrage, dans le cas où elle est jugée satisfaisante, conditionne l'exécution des travaux.

Méthodes – Installations de chantier

Les principes généraux de réalisation de la réhabilitation du Pont Adolphe ont été imaginés en tenant compte des contraintes générées par le caractère exceptionnel du site tant du point de vue environnemental qu'en termes de trafic:

- la réhabilitation du pont s'inscrit dans le cadre plus large incluant l'amélioration des accès de chantier dans la vallée de la Pétrusse et la mise en oeuvre du pont provisoire (v. planche 2);
- une attention toute particulière a été portée pour minimiser les atteintes à l'environnement dans la vallée de la Pétrusse: minimiser les bruits émis par le chantier, maintenir le plus grand nombre d'arbres en l'état;
- les accès aux propriétés de la vallée ont été maintenus et la sécurité de ces cheminements (véhicules légers, piétons, train touristique) a fait l'objet de la plus grande attention. La plupart du temps, côté Ville, la majorité des circulations est conservée;
- afin de minimiser le trafic propre au chantier dans la vallée, il a été privilégié des méthodes constructives permettant le transfert des matériaux par les extrémités de l'ouvrage au droit des places de Metz et de Bruxelles et l'utilisation des axes de circulation riverains de la vallée de la Pétrusse (boulevard de la Pétrusse, boulevard Roosevelt et avenue Marie-Thérèse). Cette disposition est valable pour la déconstruction (produits de démolition, pierres) et pour la reconstruction (aciers, béton prêt à l'emploi, pierres).

Ces éléments ont présidé aux choix des méthodes constructives suivantes:

- mise à disposition d'une importante surface de travail le long de la Pétrusse en rive droite;
- utilisation d'aires de stockage importantes au niveau des places de Metz et de Bruxelles afin de faciliter l'intégration du trafic chantier et de minimiser les impacts des approvisionnements dans la vallée;
- utilisation de grues à tour permettant, sans survol du pont provisoire, les évacuations et approvisionnements du chantier par ces aires de stockage;
- utilisation d'un échafaudage complet permettant l'accès à l'ensemble du parement de l'ouvrage. Cet échafaudage assure la collecte des eaux de lavage la protection contre le bruit et la protection contre les chutes de gravats et d'objets.

D'autre part, la structure de cet ouvrage en maçonnerie construit il y a plus d'un siècle et les pathologies constatées imposent également des contraintes de réalisation:

- la valeur historique de l'ouvrage est importante, ce patrimoine sera conservé dans la mesure du possible. Dans leur très grande majorité, les pierres de parement sont conservées et seront nettoyées avec des moyens adaptés à la conservation de la substance historique. Pour les pierres de tympans qui doivent être provisoirement ôtées pour permettre la mise en place de la nouvelle structure sous tablier, il est prévu de les repérer, numéroté, transporter, traiter et réinstaller sur l'ouvrage;
- en préalable aux travaux structurels sur l'ouvrage, les voûtes seront renforcées par des cintres métalliques. Ces cintres seront mis en place par ripage latéral, élément par élément, et le contact avec la pierre de l'ouvrage assuré par une structure en bois plaquée par vérinage. En outre, ces cintres assurent le confortement horizontal de l'ouvrage;
- la déconstruction-reconstruction du tablier devra s'opérer de manière symétrique. Plus précisément pour la déconstruction, il est prévu un découpage d'éléments par l'utilisation de techniques de sciage et une évacuation par portique pour être chargés aux extrémités du pont. Cet enlèvement du tablier s'accompagne de la mise en place entre les arcs de contreventements horizontaux de stabilisation des arcs l'un par rapport à l'autre. Il est prévu 3 contreventements de type croix de Saint-André. Ces dispositifs seront équipés de jauges de contraintes afin de suivre l'évolution des mouvements des arcs. Pour la reconstruction, la partie sur appuis néoprène sera réalisée par sections d'une douzaine de mètres de longueur en utilisant des dalles préfabriquées mises en place par le portique. Le bétonnage sera assuré symétriquement par plots des rives vers le centre;
- la structure portante (arcs, piles) sera renforcée en profitant de la diminution de contraintes créée par l'enlèvement du tablier. Le renforcement de l'arc sera réalisé par zone en respectant, sous les voûtelettes, le phasage suivant: détente des barres provisoires actuelles – injection de l'arc – mise en oeuvre des inclusions de renforcement définitives.

Les protections contre les nuisances

- emploi d'engins récents munis de catalyseurs
- arrosage adéquat pour réduire l'émission des poussières
- eaux usées ou polluées recueillies, traitées et évacuées
- clôtures autour des troncs et espace de sécurité des engins pour protéger les racines des arbres
- protections antibruit

Une campagne de mesurages du bruit et des vibrations a été entreprise permettant d'évaluer les incidences sur le voisinage. Si nécessaire, des mesures de protection antibruit supplémentaires seront mises en place. Un organisme agréé surveillera ces incidences durant toute la durée du chantier. Il validera les procédés avant démarrage des opérations et suivra les alarmes en cas de dépassements des seuils autorisés.

Les assurances

Le chantier est couvert par une assurance „Responsabilité Civile“ afin de couvrir les réclamations des tiers du fait de la construction, ainsi que par une assurance „Tous Risques Chantier“ afin de couvrir les pertes ou dommages matériels de toute nature subis par l'ouvrage pendant les périodes de travaux jusqu'à sa réception par le Maître de l'Ouvrage.

Ces assurances seront souscrites par l'entrepreneur adjudicataire et sur base du cahier des charges défini par le Maître de l'Ouvrage.

Surveillances et sécurité des travaux

Les plans, ainsi que les technologies de remise en état sont contrôlés par un bureau agréé. Il assurera également un suivi régulier des travaux. Indépendamment des calculs des bureaux d'études, il établit des propres calculs pour comparer les résultats. Les calculs détaillés et complexes des phasages de déconstruction-construction sont à relever.

L'assistance technique au Maître d'Ouvrage pour la surveillance et la sécurité des travaux a fait l'objet d'une soumission publique (pont provisoire et Pont Adolphe) avec critères de sélection et d'adjudication en 2011.

Des missions ponctuelles d'experts e.a. pour le contrôle des injections et des barres de confortement, le traitement et travail des pierres, l'esthétique, la mesure de la fréquence propre du pont réhabilité sont prévues.

Délais et phasage général des travaux

La réhabilitation du Pont Adolphe s'inscrit le planning général de l'opération incluant les ouvrages sur la Pétrusse et la mise en oeuvre du pont provisoire (v. planche 11).

Le délai global de la réhabilitation s'établit à 40 mois environ, mais la durée où la circulation est basculée sur le pont provisoire est de 30 mois environ. En effet, au démarrage, la préparation du chantier et une partie des installations s'effectuent avant le basculement de la circulation et à la fin, le démontage de l'échafaudage et le nettoyage final des parements s'effectuent sous circulation rétablie sur l'ouvrage. Les délais tiennent compte des périodes chômées de la construction (mois d'août et période de Noël, hors intempéries).

L'organisation des travaux est décrite selon le phasage présenté ci-dessous.

En résumé, 2 grands principes ont présidé à l'élaboration du planning:

- la nécessité de travailler symétriquement afin de ne pas déséquilibrer les arcs,
- la diminution des contraintes dans les arcs afin de faciliter le confortement des arcs par injection.

Les principales phases sont donc les suivantes:

- les travaux préparatoires constitués par la réalisation des plateformes et installations nécessaires au chantier mais surtout par la mise en oeuvre de l'échafaudage et des cintres de stabilisation des voûtes;
- la phase 1 est constituée par la démolition du tablier. La structure sera morcelée par sciage du centre vers les extrémités symétriquement;

- la phase 2 est constituée par l'enlèvement du remplissage sous chaussée. Cette phase sera également réalisée symétriquement. La fin de cette phase constitue la fin de la démolition. Un point d'arrêt sera respecté afin d'analyser le comportement de la structure ainsi allégée;
- la phase 3 est constituée par le renforcement des arcs, en plusieurs phases très techniques, par injection et remplacement des barres;
- la phase 4 est constituée par la réalisation de la structure liée à la maçonnerie. Cette phase est également à exécuter symétriquement;
- la phase 5 est constituée par la réalisation du tablier sur appuis néoprène. Cette phase est à réaliser symétriquement par plots;
- la phase 6 comprend l'exécution des superstructures. Durant cette phase, les opérations de nettoyage spécifiques (concrétions calcaires, extractions des sels) sont réalisées;
- la phase 7 consiste dans le réaménagement des deux Places attenantes et dans la remise en état des lieux. Le démontage de l'échafaudage d'accès et le nettoyage final des pierres de parement contiennent après mise en circulation de l'ouvrage.

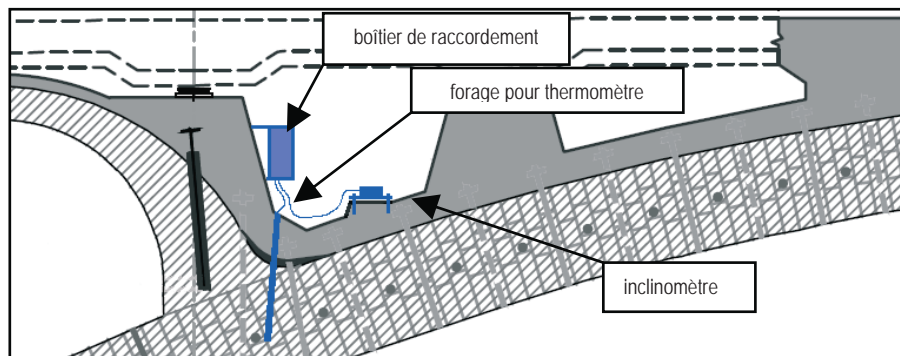
Et la suite de l'instrumentation

D'une manière générale, il est préférable de limiter les mesures effectuées pour ne retenir que celles réellement utiles et de ne pas chercher à conserver tous les dispositifs de mesure existants. En effet, pendant les travaux, il est irréaliste de maintenir les mesures à partir des capteurs existants, beaucoup trop exposés aux aléas du chantier. D'autres capteurs seront installés et les mesures seront concentrées aux points clé de l'ouvrage (naissance, clé, entre les arcs). Elles seront automatisées, permanentes et continues. Un moniteur de contrôle sera installé auprès de la direction des travaux.

Le contrôle topographique sera maintenu et automatisé, moyennant le report des cibles de visées hors des échafaudages.

Une fois l'ouvrage en service, un inclinomètre et un thermomètre permanents seront installés et reliés à une centrale de mesure à proximité.

Installation de capteurs compatibles avec l'ouvrage réhabilité en service



*

FICHE FINANCIERE

A l'exception des rails du tram, toutes les dépenses engagées et à engager pour l'ensemble des prestations et travaux relatifs à la réhabilitation totale du Pont Adolphe et le réaménagement des places de Metz et de Bruxelles sont reprises dans la fiche financière ci-après.

Le coût global de la présente loi s'élève à 62.900.000 € toutes taxes comprises et correspond à la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2011 (696,95).

Fiche récapitulative aux coûts de consommation et d'entretien annuels

(selon l'article 79 du chapitre 17 de la loi modifiée du 8 juin 1999
sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)

Les frais annuels futurs occasionnés par le nouveau Pont Adolphe seront plus ou moins équivalents à ceux du passé. Dans un premier temps, les frais annuels prévisibles seront inférieurs à ceux nécessaires actuellement pour garder en état un pont en fin de vie et pour assurer les campagnes d'inspection fréquentes pour surveiller l'évolution de son état. Les frais annuels augmenteront cependant au fur et à mesure du vieillissement du pont, comme c'est le cas pour toute structure.

Communément, les frais d'entretien annuels des ponts sont estimés à environ 0,5% à 2,5% de leur coût de construction. La conception du nouveau tablier du pont OA750 en général et des détails constructifs en particulier vise une durée de vie maximale et une robustesse le plaçant le plus près de 0,5% pour les frais ultérieurs d'entretien et d'inspection.

Le contrôle de la conformité des travaux aux règles de l'art et aux exigences des cahiers des charges joue de ce fait également un rôle important et sera à effectuer que par de la main-d'oeuvre qualifiée.

L'impact du pont sur le budget d'entretien de l'Etat se trouvera donc dans un premier temps suite au renouvellement fortement réduit par rapport aux coûts actuels, mais augmentera au fur et à mesure de son vieillissement.

Tout comme pour les frais de renouvellement du nouveau pont, les frais d'entretien seront à charge des articles budgétaires 21.7.14.003 (ouvrages d'art routiers: travaux d'entretien et de réparation) et du Fonds des Routes.

Les 1ers 10 ans après réception travaux: ~ 150.000 €/an pour inspection et maintenance.

Par après: ~ 600.000 €/an pour inspection, maintenance et entretien.

Fiche financière

<i>n°</i>	<i>Définition des travaux/investissements indice des prix de la construction d'avril 2011: 696,95</i>	<i>Montants</i>
A*	Etudes et contrôles, travaux et investigations préalables	8.008.841 €
B	Travaux, surveillances, fournitures et prestations accessoires	44.020.000 €
C	Divers et imprévus: ~ 5% (Visiting Center, documentation travaux, mesures de protection et compensatoires non prévues, réaménagement Parc Pétrusse)	2.650.000 €
	Montant total HTVA	54.678.841 €
	TVA 15%	8.201.826 €
	Montant total TVAC	62.880.667 €
	Arrondi à	62.900.000 €

A*: des 8.008.841 € (HTVA), 6.301.884 € sont engagés et 3.816.931 € sont liquidés au 1.6.2012 sur le Fonds des Routes.

A Les études et contrôles, travaux et investigations préalables comprennent:

- les études de la réhabilitation du pont avec arc rigidifié à la clé et des places attenantes,
- l'encadrement d'expert,
- l'adaptation des capteurs optiques sur l'ouvrage réhabilité,
- les études de trafic lors réhabilitation et avec tram,

- les relevés laserométriques et scannage 3D,
- les images de synthèse de l'élargissement du tablier, des redans et du médaillon central,
- les investigations préalables dans et sur pont, les essais universitaires préalables sur pierres de Gilsdorf,
- les contrôles agréés des études et travaux,
- l'auscultation géoradar,
- les études et mesures acoustiques et vibratoires,
- les autres études, conseils et assistance techniques (projet publication, conseil pour assurance tous risques chantier, auscultations dynamiques, ...).

B Les travaux, surveillances, fournitures et prestations accessoires comprennent:

- les travaux de réhabilitation du Pont et les infrastructures du tram (à l'exception des rails) avec une alimentation par le bas,
- l'enlèvement des aménagements routiers provisoires pour le pont provisoire sur les Places de Metz et Bruxelles,
- les travaux de réaménagement des Places de Metz et Bruxelles,
- les nettoyages finaux des pierres du Pont après la fin des travaux,
- les surveillances et sécurité du chantier,
- les fournitures et prestations accessoires.

*

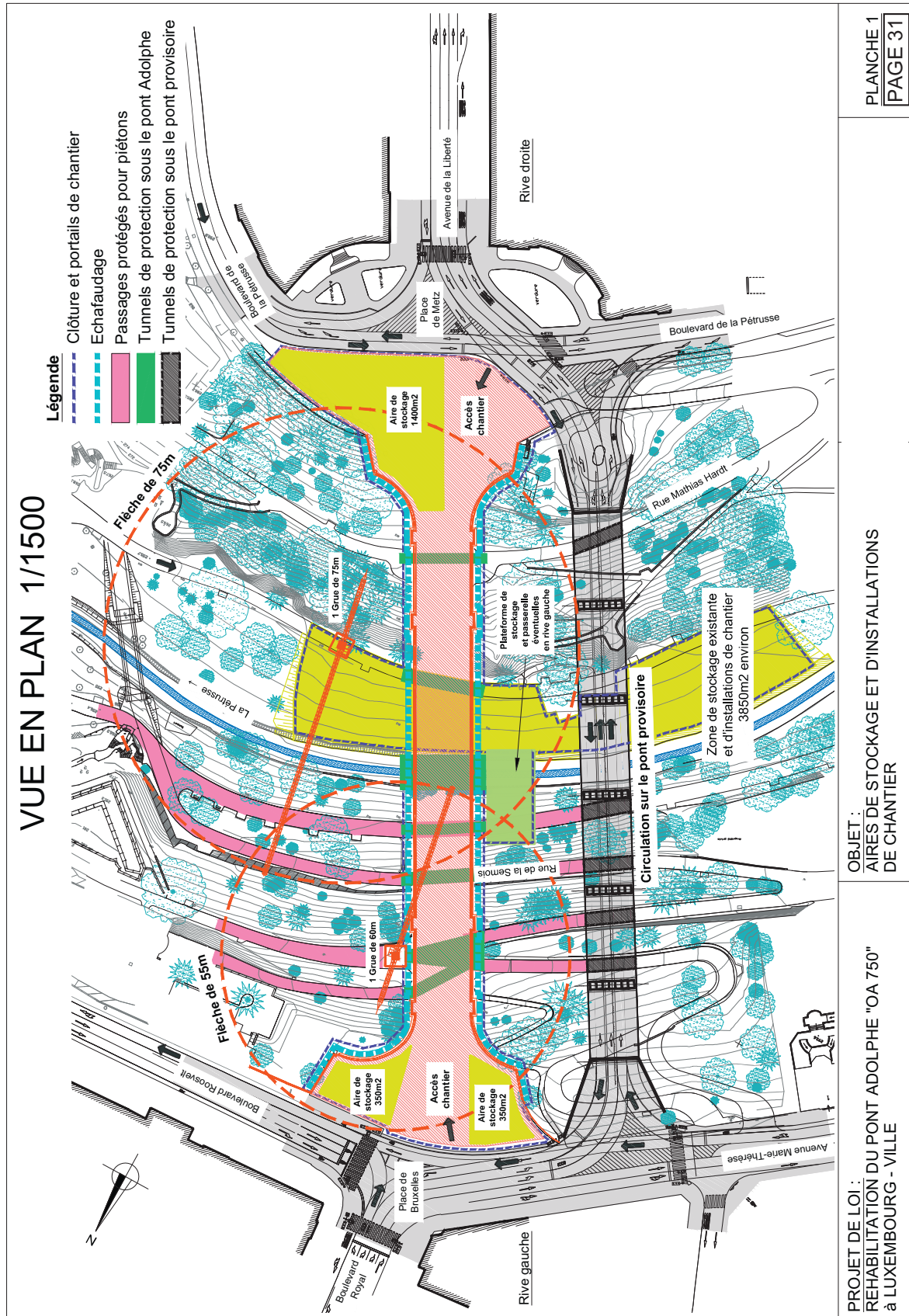
RESUME TECHNIQUE

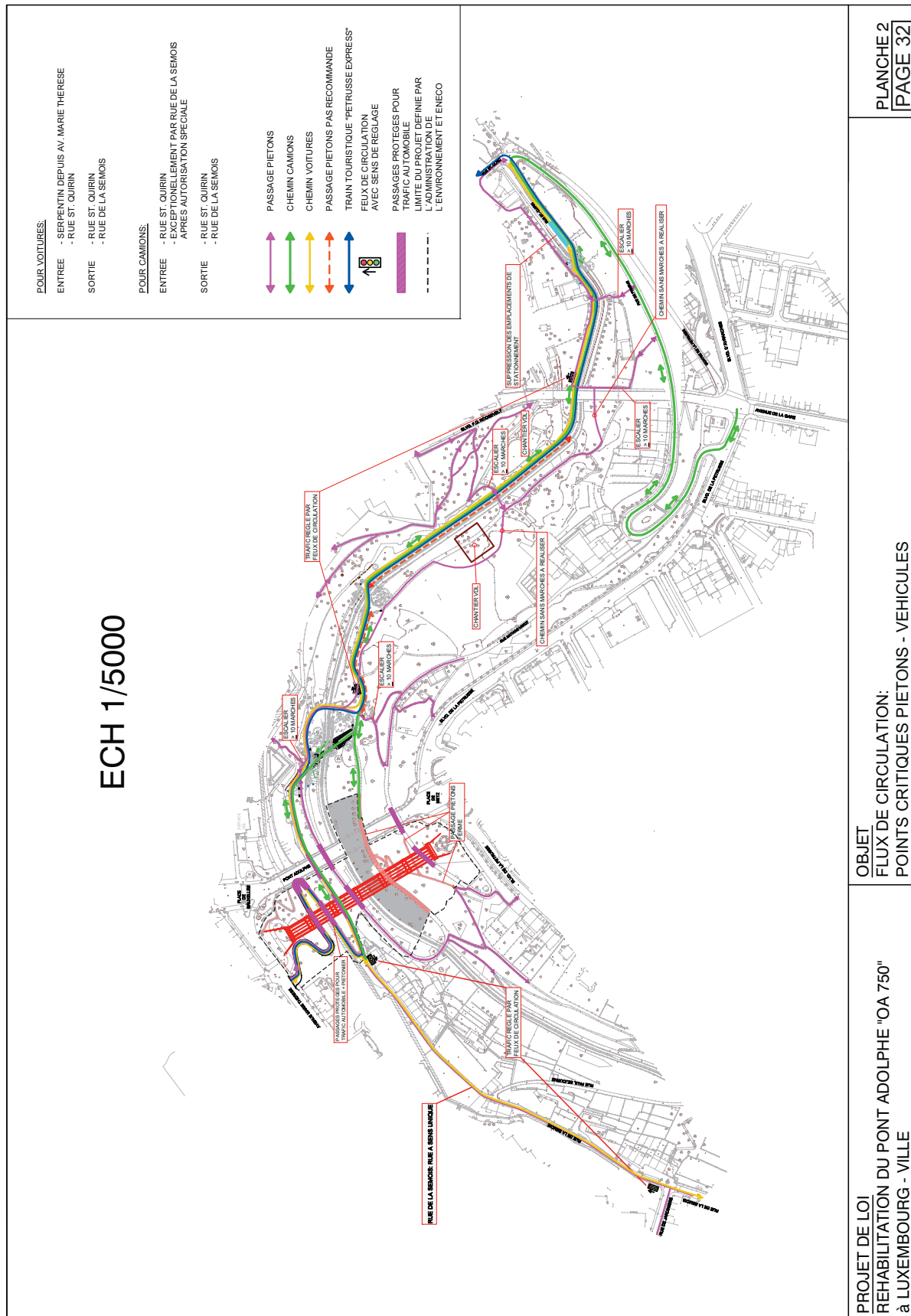
La réhabilitation du Pont Adolphe – OA750 peut être résumée comme suit:

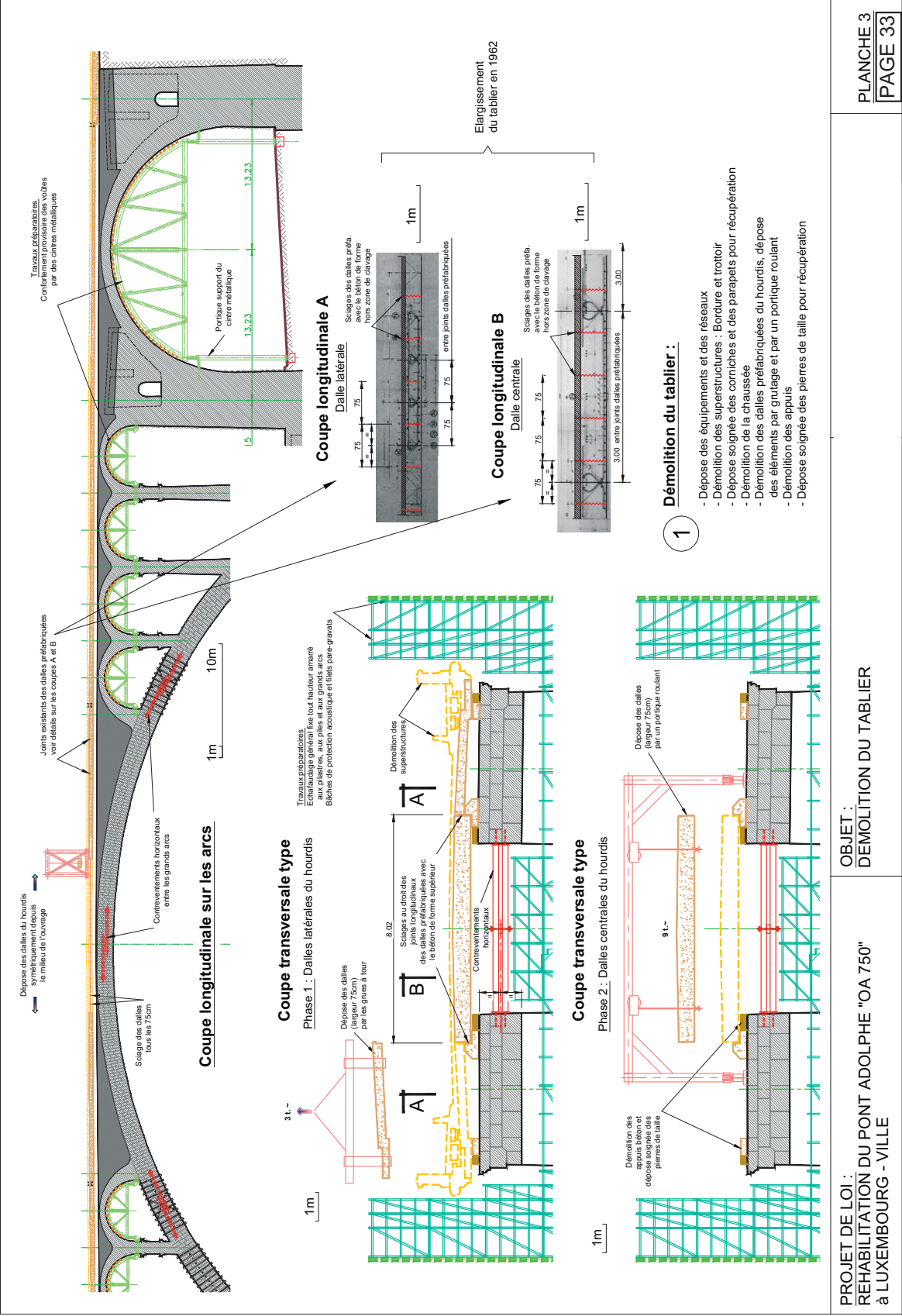
- Planche 1 Vue en plan – repérage des principales zones de travail du chantier
- aires de stockage, déplacements, abattages et protections d'arbres, échafaudage général et tunnels de protection, cintres de confortement provisoire des 2 voûtes de rive et des voûtes d'élégissement, contreventements horizontaux entre les grands arcs et capteurs de mesure, si nécessaire passerelle supplémentaire sur la Pétrusse pour le passage des chariots de chantier
- Planche 2 Représentation des circulations dans la vallée de la Pétrusse pendant les travaux
- Accès au chantier par:
 - les rues de Prague et Saint Quirin et le long de la Pétrusse
 - le serpent à partir de l'avenue Marie-Thérèse
 - la rue de la Semois n'est qu'exceptionnellement autorisée
- Planche 3 Plan de phasage des travaux – Démolition du tablier
- morcellement par sciage du centre vers les extrémités et symétriquement
- Planche 4 Plan de phasage des travaux: Démolition des tympans en maçonnerie
- démolition du remplissage des tympans avec récupération et numérotation des pierres: réalisation symétrique, suivie d'un assèchement des maçonneries restantes et d'un point d'arrêt pour mesurer et analyser le comportement conforme aux calculs de la structure ainsi allégée
- Planche 5 Plan de phasage des travaux: Confortement des grands arcs – Reconstruction des tympans – Réalisation des parties en béton liée aux maçonneries
- consolidation (en 12 zones symétriques et consécutives) des 2 grands arcs: retrait des 258 barres de précontrainte provisoires, rejointoiement et injection au coeur des arcs, forages supplémentaires, mise en place des nouvelles barres de confortement précontraintes et injection définitive des trous, cachetage des ancrages des façades et en intrados
 - réalisation (symétrique) d'une structure complexe en béton armé liée à la maçonnerie. Concernant les arcs principaux, il s'agit de les rigidifier par l'ajout d'un 4ème rouleau en béton armé. Par ailleurs, réalisation de voiles intermédiaires d'appui du nouveau tablier dans les tympans centraux, renforcements (injections et micro-pieux) des têtes de piles, bétonnage d'une couverture collaborante en béton armé coiffant les voûtes d'élégissement, puis des nouveaux chevêtres d'assise sur piles. Cette phase comprend également les renforcements pour la confection des chevêtres situés au droit des chambres de visite actuelles des culées des grands arcs

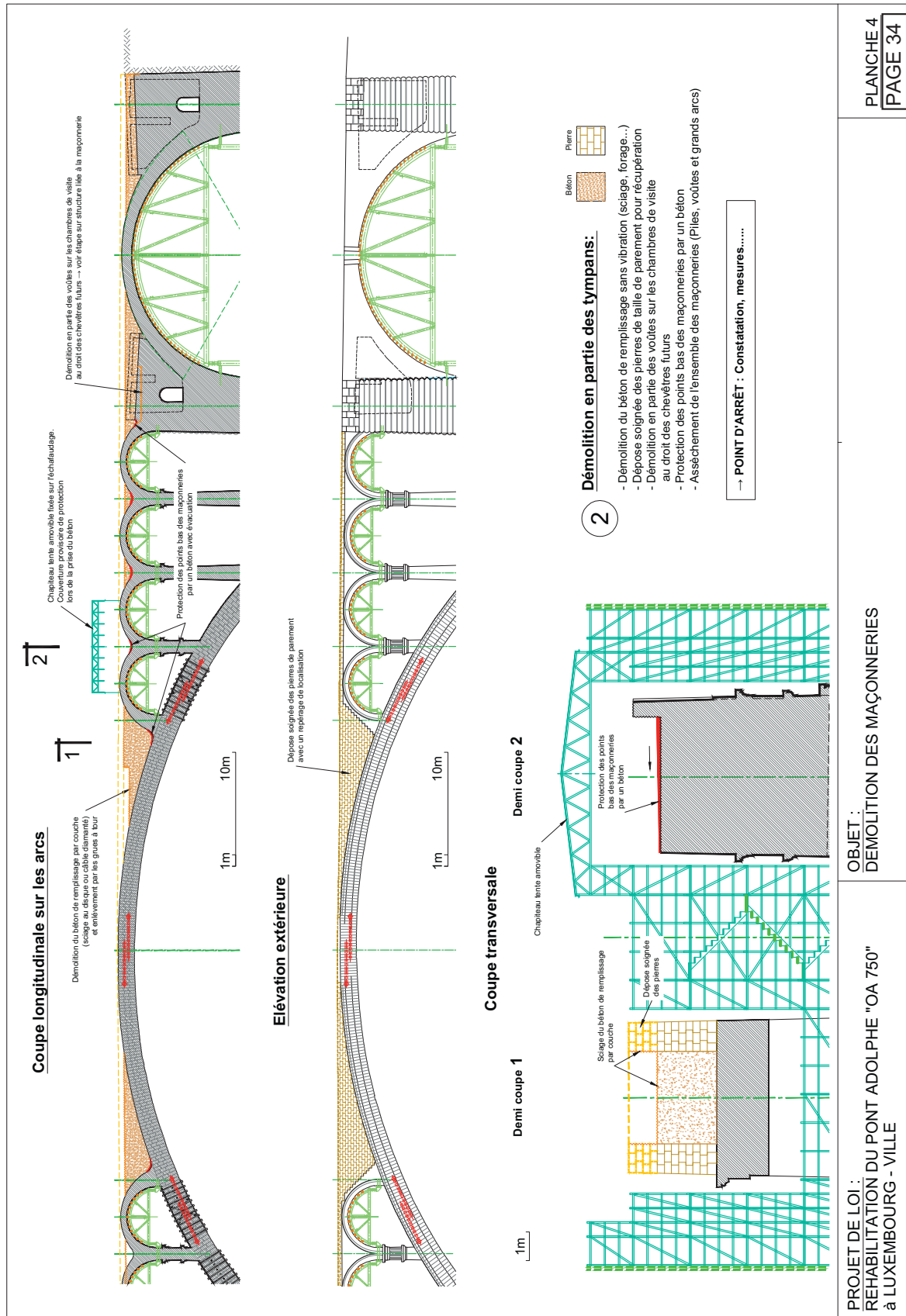
- Planche 6 Plan de phasage des travaux: réalisation du tablier couronnant les arcs principaux
- réalisation (par plots, symétriquement et avancement par travée entre les pilastres) de la partie du tablier sur appareils d'appui. Il s'agit de réaliser le nouveau tablier qui sera élargi de 2 x 75 cm par rapport à l'état actuel. Ce dernier sera bétonné sur une série de prédalles coffrantes et collaborantes appuyées sur les tympans reconstitués
 - retrait des cintres de confortement des voûtes élégies et des contreventements provisoires, permutation des capteurs optiques
 - blasons centraux en pierres de Gilsdorf, encorbellements structurels sur les culées
- Planche 7 Plan de phasage des travaux: Réalisation des superstructures
- corniches, parapets, étanchéités, chaussée et équipements y compris les infrastructures pour le Tram
- Planche 8 Adaptations et aménagements finaux des places de Metz et de Bruxelles avec tram, ainsi que enlèvement de la voirie d'approche du pont provisoire
- Planche 9 Profil en long: Y est représenté le rehaussement de 43 cm du nouveau tablier, ainsi que les adaptations nécessaires aux places de Bruxelles et de Metz
- Planche 10 Situation sans tram: Cette situation est sensiblement identique à celle avec tram, où les bus emprunteront les voies devenues disponibles
- Planche 11 Planning général

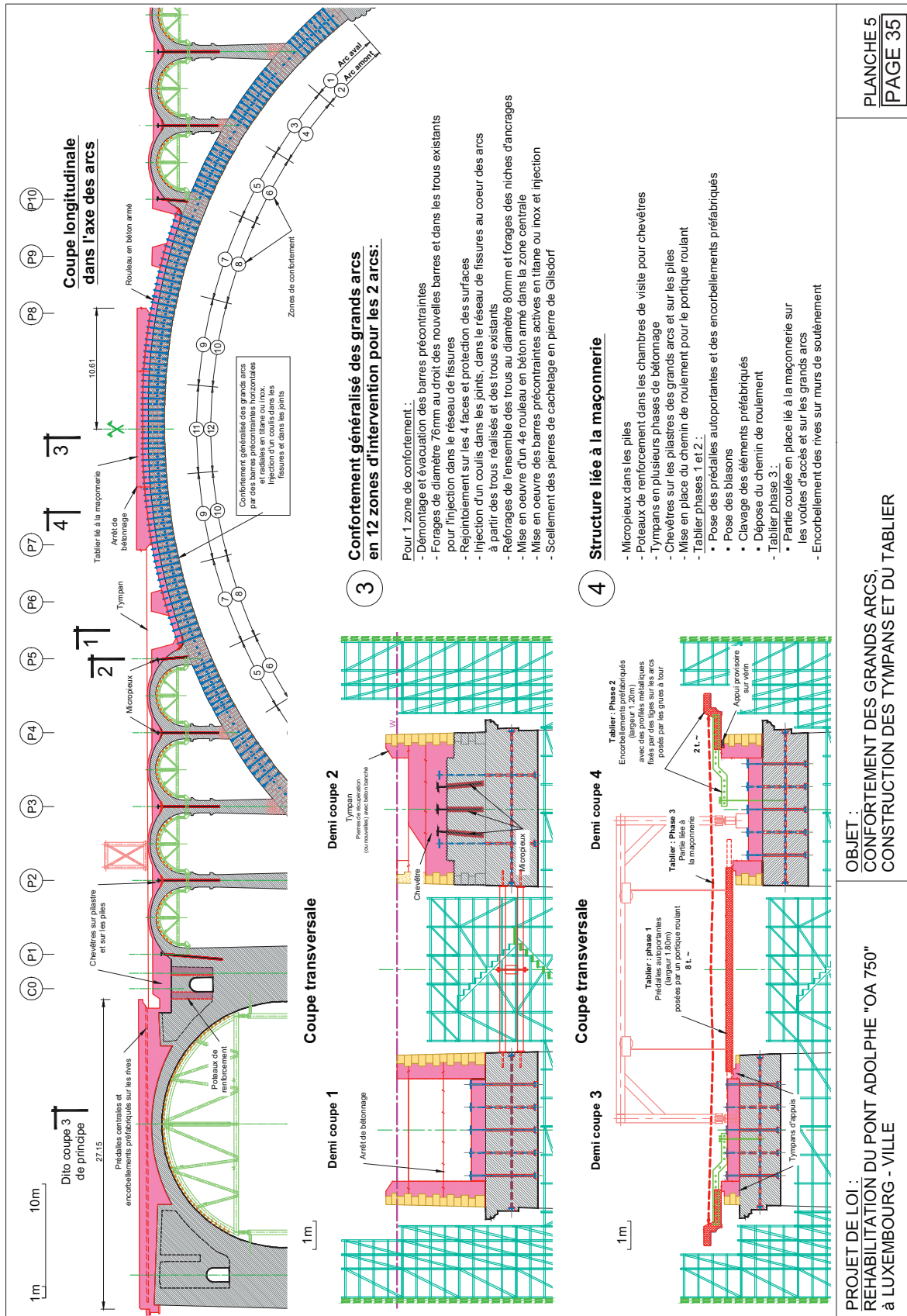
*













Coupe transversale type



Superstructure, infrastructure TRAM et équipements

- Eclanchéité sur le tablier
- Pose des corniches et clavage
- Mise en place des réseaux (sec et humide)
- Pose des bordures de trottoir et réglage des voies de tram
- Pose du garde-corps
- Revêtements de la chaussée, des trottoirs et de la plateforme Tram
- Pose des grilles d'accès aux appuis
- Pose des joints de chaussée, caniveau, collecteur et descente EP

Finitions et remise en état des lieux

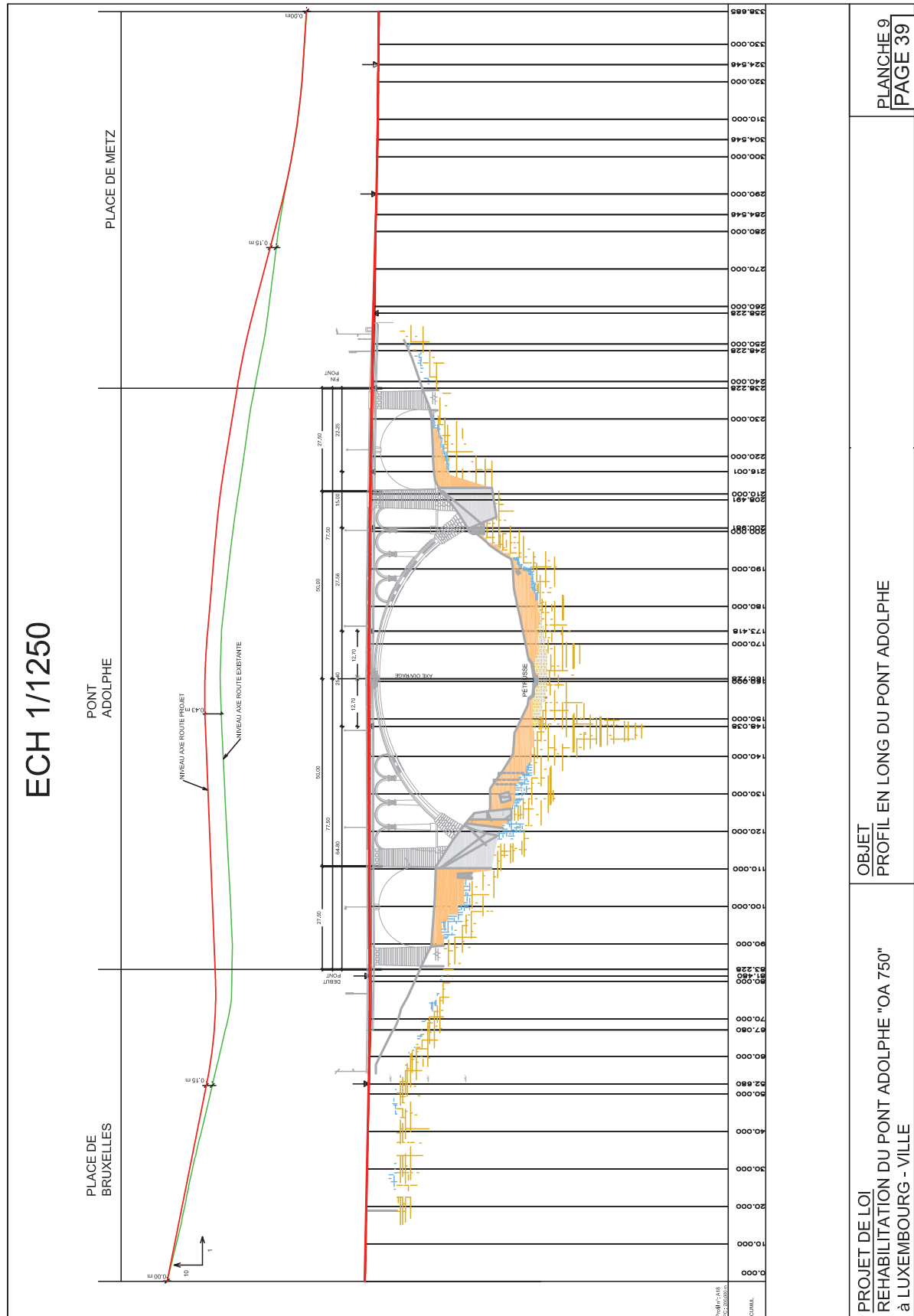
- ## Finitions et remise en état des lieux
- Aménagements des places de Metz et de Bruxelles
 - Démontage des grues
 - Mise en circulation du Pont Adolphe rénové
 - Repeintement ponctuel des joints de maçonnerie
 - Nettoyage des parements pierre
 - Démontage de l'échafaudage
 - Repli des installations de chantier
 - Dépose du grand pont provisoire et des plateformes de stockage
 - Dépose du petit pont provisoire
 - Remise en état des lieux
 - Plantations
- Projet de loi en 2010
du pont provisoire

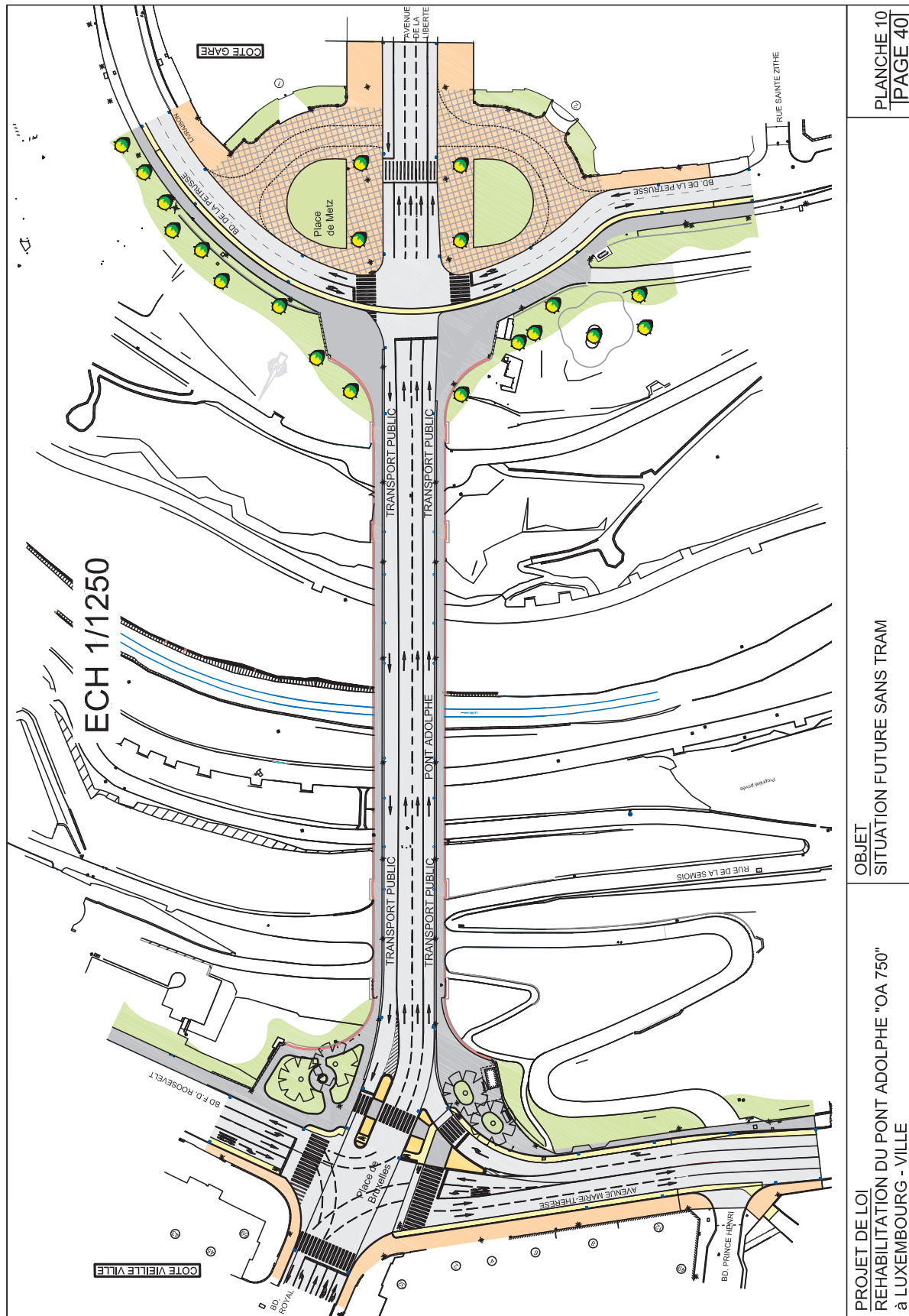
Projet de loi en 2010
du pont provisoire

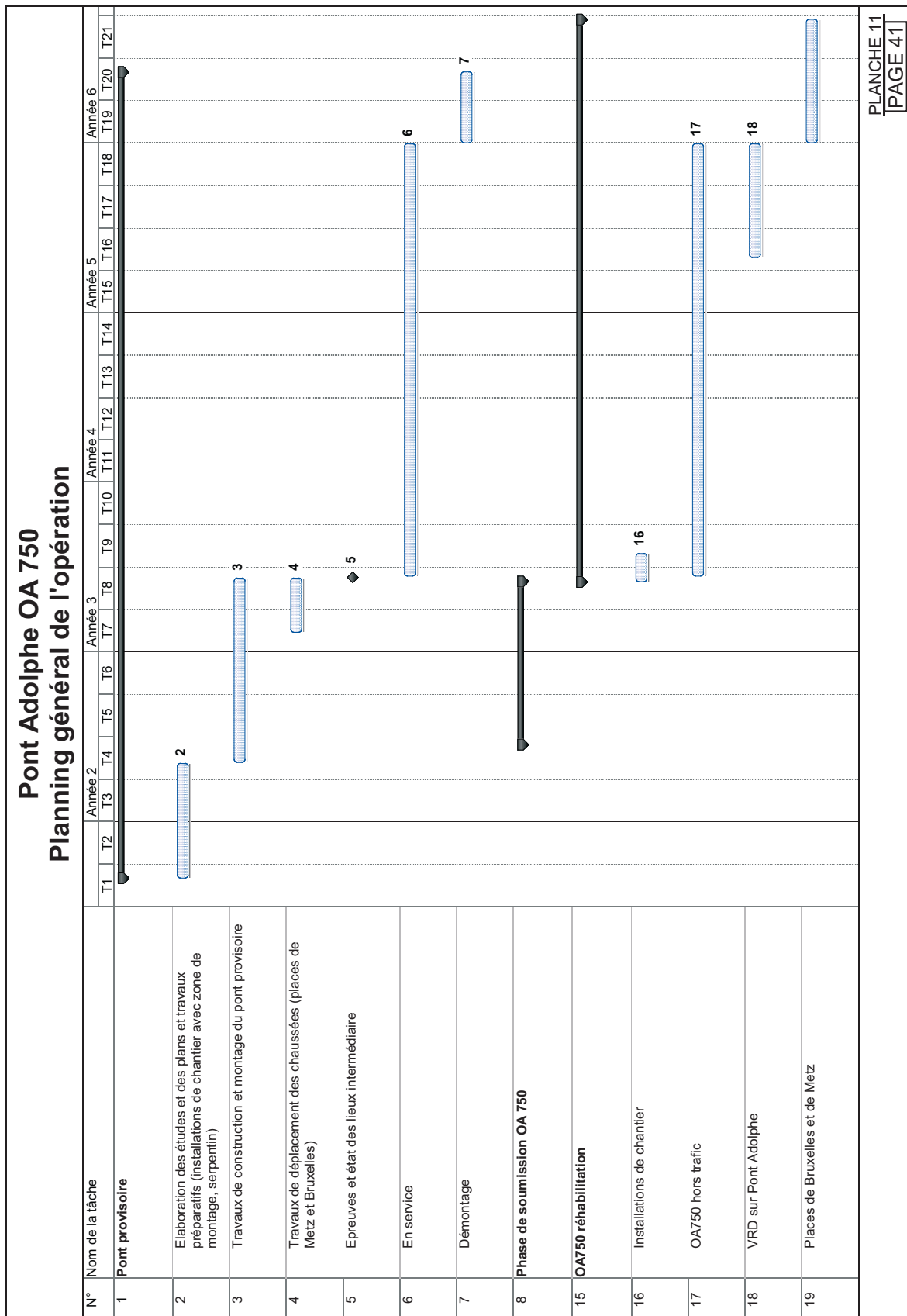
PROJET DE LOI :
REHABILITATION DU PONT ADOLPHE "OA 750"
à LUXEMBOURG - VILLE

**OBJET :
CONSTRUCTION DES SUPERSTRUCTURES**

PLANCHE 7
PAGE 37







6468/01

N° 6468¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

P R O J E T D E L O I**portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(9.10.2012)

Le 31 juillet 2012, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi cité sous objet qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un commentaire des articles et un exposé des motifs qui comportait entre autre un „volet financier“, composé d'une „fiche récapitulative aux coûts de consommation et d'entretien annuels“ et d'une fiche financière, ainsi qu'une série de 11 „planches“ avec les représentations graphiques relatives aux aspects significatifs du projet de réhabilitation. Le dossier soumis au Conseil d'Etat était en outre complété par une fiche d'évaluation d'impact.

Dans la mesure où la fiche financière requise en vertu de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat se trouve intégrée dans l'exposé des motifs, le Conseil d'Etat considère que sur ce point il a été fait droit aux exigences légales formelles.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Etant donné qu'aux termes de l'article 99 de la Constitution, „... toute réalisation au profit de l'Etat d'un grand projet d'infrastructure ... [doit] être [autorisée] par une loi spéciale“, le projet de réhabilitation du pont Adolphe et les aménagements accessoires qu'exige cette réhabilitation doivent être approuvés par le législateur dès avant le commencement des travaux. En effet, en vertu de l'article 2 du projet de loi sous examen, le coût des investissements projetés est de 62,9 millions d'euros, et dépasse dès lors le montant de 40 millions d'euros que prévoit l'article 80 modifié de la loi précitée du 8 juin 1999 comme seuil légal à partir duquel l'autorisation de la Chambre des députés est nécessaire.

Dans son avis du 8 avril 2011 relatif au projet qui est devenu la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe (doc. parl. n° 6176^I), le Conseil d'Etat avait déjà eu l'occasion de prendre indirectement position sur le projet de loi lui soumis à l'heure actuelle.

Dans cet avis, il s'était plus particulièrement demandé si dans la double perspective du maintien du trafic automobile sur ce pont et du passage par ce pont du tracé du tram urbain actuellement en discussion, il ne faudrait pas placer l'investissement en projet dans le contexte d'une étude de trafic au niveau de la capitale et proposer un concept de circulation permettant de délester le pont d'une partie du trafic motorisé qu'il doit supporter actuellement. Aujourd'hui, le pont Adolphe comporte 4 voies de circulation, longées de deux trottoirs; trois voies banalisées sont ouvertes en direction du plateau Bourbon et du Quartier de la gare centrale, et une voie à contre-sens est réservée aux transports en commun. Le pont provisoire, dont la réalisation a été approuvée par la loi précitée du 16 juin 2011, réduira de 3 à 2 le nombre des voies disponibles en direction du plateau Bourbon. Cette situation se trouvera pérennisée après la réhabilitation du pont, où deux voies de circulation banalisées seront ouvertes dans le sens Ville haute – Quartier de la gare, tandis que la largeur résiduelle du nouveau tablier sera réservée, hormis le rétablissement des deux trottoirs, à la circulation en double sens du tram (cf. planche 7) sinon de façon générale au transport public (cf. planche 10). L'exposé des motifs

joint au projet de loi, par ailleurs fort détaillé sur un tas d'aspects techniques de la réhabilitation projetée de l'ouvrage d'art concerné, reste muet sur la question si la capacité d'évacuation tant du pont provisoire que du pont Adolphe réhabilité sera suffisante pour le trafic automobile à supporter par les deux ponts. Dans la mesure où le pont Adolphe continuera à constituer un passage obligé du trafic inter-quartier entre la Ville haute et le Quartier de la gare, tout en servant d'axe majeur au trafic de transit nord-sud empruntant le réseau routier de la capitale, il est à craindre que la réduction des voies de circulation de 3 à 2 ne réduise la capacité d'écoulement du pont en deçà du débit qu'y déverse le boulevard Royal et, dans une moindre mesure, l'avenue Marie-Thérèse et le boulevard F.-D. Roosevelt. Le Conseil d'Etat aurait souhaité que les auteurs du projet de loi aient complété leurs explications par une réponse pertinente sur cet aspect, surtout qu'il ne résulte pas de l'exposé des motifs si la largeur réservée au passage éventuel du tram pourra servir à la circulation des autobus, des taxis et de toutes les autres catégories de véhicules autorisées de par le Code de la route à emprunter les couloirs d'autobus. Il regrette que l'exposé des motifs reste par ailleurs muet sur la façon des cyclistes de traverser le pont après la réhabilitation. Seront-ils obligés à partager l'espace réservé aux transports en commun, nonobstant l'éventuelle présence dangereuse de rails sur cette partie du tablier du pont, ou devront-ils circuler dans les voies de circulation banalisées, ou sera-t-il, le cas échéant, possible d'aménager des voies cyclables parallèlement aux voies de circulation réservées aux trams et au trafic automobile, sans trop empiéter sur la largeur des trottoirs?

L'article 1er du projet de loi sous examen présente l'autorisation demandée à la Chambre des députés comme couvrant tant les travaux de réhabilitation proprement dits du pont que le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles situées aux deux extrémités de l'ouvrage d'art. Or, l'exposé des motifs est peu éloquent sur les travaux de réaménagement en question. La fiche financière, dont question ci-avant, signale sous B des „travaux, surveillances et prestations accessoires“ pour un coût, hors TVA, évalué à 44,02 millions d'euros, tout en évoquant dans la légende jointe au tableau que ces travaux incluent ceux nécessaires au réaménagement des deux places. Par ailleurs, les planches 8 et 10 présentent le concept de circulation futur en distinguant selon qu'un tram urbain sera ou non en service. Toutefois, il n'y a guère d'autres précisions sur la consistance desdits travaux ou sur leur coût. De l'avis du Conseil d'Etat, le dossier mériterait d'être complété sur ce point afin de permettre au législateur d'approuver le projet lui soumis en complète connaissance de cause.

L'exposé des motifs rappelle par ailleurs l'historique du pont construit au tout début du 20e siècle et modifié plusieurs fois depuis lors, dont notamment le remplacement en 1961/1962 du tablier d'origine et l'élargissement du pont de presque un mètre. L'exposé des motifs évoque par ailleurs les pathologies constatées dès les années 1990 et le suivi de l'ouvrage mis en place depuis ce moment. A en juger par les explications fournies par les auteurs, plusieurs problèmes majeurs entament la statique de l'ouvrage. Il y a d'abord un problème de délaminage des deux grands arcs, qui en constituent la structure, sous l'effet d'une sollicitation toujours plus grande du pont au cours des décennies passées. Le pont souffre ensuite du manque d'uniformité de la répartition de charges entre les trois rouleaux conçus par l'ingénieur Séjourné pour réaliser les grands arcs. En outre, la fatigue technique d'une structure plus que centenaire ainsi qu'un assainissement défaillant contribueraient à leur tour aux pathologies diagnostiquées. Enfin, les modifications apportées à la structure en 1961/1962 et l'élargissement du tablier auraient renforcé la charge excentrique du tablier sur les deux arcs.

La façon de concevoir la réhabilitation du pont est par ailleurs décrite dans l'exposé des motifs. Le Conseil d'Etat aurait apprécié que la présentation de cette partie des explications fournies par les auteurs ait été conçue avec davantage de rigueur. Il est certes question d'études qui jusqu'au moment de la finalisation de l'exposé des motifs avaient déjà coûté plus de 8 millions d'euros, hors taxes, mais il n'est pas précisé quel en fut l'objet, qui en était responsable et quelles conclusions en ont été tirées dans l'optique des solutions envisagées pour procéder à la réhabilitation de l'ouvrage.

La manière de présenter cette partie de l'exposé des motifs prête également à critique. En effet, le lecteur doit déduire pour partie des planches y annexées les solutions techniques envisagées. Différents graphiques apparaissent avec une légende écrite dont la dimension des caractères rend difficile la lecture. Par endroits, il est renvoyé à des présentations au public du projet, à des études et évaluations ou encore à des graphiques sans préciser de quelle conférence de presse il est question, à quelle étude les auteurs font référence ou quel est celui parmi les graphiques de l'exposé des motifs auquel se rapportent les explications écrites. A titre d'illustration de cette critique, le Conseil d'Etat se permet de mettre en exergue la façon des auteurs du projet de loi de décrire comment il sera procédé à la conservation du blason en clef d'arc après l'élargissement projeté du pont en renvoyant notamment aux couleurs d'une prise de vue photographique retouchée pour „représenter“ les travaux requis“.

Aux yeux du Conseil d'Etat, le dossier aurait eu avantage à comporter des développements supplémentaires plus explicatifs au sujet des deux aspects suivants.

Il note d'abord que dans son avis précité de 2011 il avait fait référence à l'audition publique organisée le 17 mars 2007 par le Gouvernement, qui dans l'exposé des motifs relatif au projet de loi n° 6176 avait confirmé que „les citoyens luxembourgeois tiennent aux vieilles pierres et donnent leur préférence à une réhabilitation plus douce préservant un maximum de la structure existante“. Il se demande si, dans ces conditions, il n'aurait pas convenu de rétablir autant que possible la consistance du pont d'avant sa rénovation de 1961/1962 en en rétrécissant notamment le tablier. Il renvoie dans cet ordre d'idées à sa prise de position sur ce point précis reprise dans son avis susmentionné.

Si, par ailleurs, une des causes de la pathologie actuelle du pont tient à la charge excentrique excessive exercée sur les deux arcs, que les auteurs semblent notamment attribuer à l'élargissement du tablier en 1961/1962, n'aurait-il pas fallu essayer de rétablir la configuration initialement retenue par l'ingénieur Séjourné plutôt que de procéder à une augmentation supplémentaire de cette largeur?

Quant aux estimations de coût, d'une part, et quant aux délais de réalisation de la réhabilitation et au phasage général des travaux, d'autre part, il y a lieu de croire que les évaluations ont été établies dans une approche réaliste.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Dans la mesure où le réaménagement des deux places aux extrémités du pont à réhabiliter occupent tant au niveau des travaux techniques qu'au niveau du coût du projet une importance qui dépasse un simple alignement de niveau de la chaussée au point d'en rendre nécessaire une mention formelle dans la description du projet telle que reprise à l'article 1er, il faudrait prévoir cette précision aussi dans le texte de l'intitulé. Or, tout en se référant aux développements afférents à l'endroit des considérations générales ci-avant, le Conseil d'Etat n'a pas été à même d'établir quelle est l'importance de ces travaux et de leur coût par rapport à l'ensemble des investissements visés par le projet de loi sous avis.

Il laisse dès lors à la Chambre des députés l'appréciation du suivi à réserver à l'observation qui précède sur base d'éventuelles informations supplémentaires lui fournies par les auteurs du projet de loi.

Article 1er

Le Conseil d'Etat renvoie à son observation relative à la formulation définitive de l'intitulé. Si le coût de réaménagement des places de Metz et de Bruxelles s'avère être plus que marginal par rapport à celui de la réhabilitation du pont, il faudra en faire mention tant à l'intitulé qu'à l'article 1er. Dans le cas contraire, il pourra être fait abstraction de la deuxième partie de la phrase formant le contenu de l'article sous examen et commençant par les mots „comprenant la réhabilitation ...“.

Si le maintien du contenu actuel s'avérerait nécessaire au regard de ce qui précède, il conviendrait pourtant d'écrire „... réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles“.

Article 2

Conformément aux usages légistiques appliqués de manière courante, il suffit d'écrire le montant de la dépense à approuver en chiffres arabes. La fin de la première phrase de l'article sous examen se lira dès lors comme suit: „... dépasser le montant de 62.900.000 euros“.

Article 3

Il faut écrire correctement soit „... imputées à charge du Fonds des routes“ soit „... imputées sur les crédits du Fonds des routes“. Par analogie à la formule de l'article 3 de la loi précitée du 16 juin 2011, le Conseil d'Etat donne la préférence à la deuxième variante.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 9 octobre 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6468/02

N° 6468²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

P R O J E T D E L O I**portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(10.12.2012)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Lucien CLEMENT, Rapporteur; Mme Anne BRASSEUR, MM. Georges ENGEL, Fernand ETGEN, Mmes Marie-Josée FRANK, Josée LORSCH, Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Marc SPAUTZ et Serge URBANY, Membres.

*

1. ANTECEDENTS

Le 17 août 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière et d'un résumé technique.

Lors de la réunion du 17 octobre 2012, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Lucien Clement comme rapporteur du projet de loi.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 9 octobre 2012.

Au cours de la réunion du 21 novembre 2012, la Commission du Développement durable a examiné le texte du projet de loi et l'avis de la Haute Corporation y afférent.

Le présent rapport a été adopté lors de la réunion du 10 décembre 2012.

*

2. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet de la loi**

Le projet de loi autorise le gouvernement à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du pont et le réaménagement des places de Metz et de Bruxelles. Les dépenses occasionnées par les travaux ne pourront pas dépasser le montant de 62,9 millions d'euros (valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011).

2. Le Pont Adolphe

Le pont Adolphe, qui est un des monuments principaux de la Ville de Luxembourg, enjambe la vallée de la Pétrusse et relie la Ville Haute au plateau Bourbon et à la gare ferroviaire.

Le pont Adolphe a été construit dans les années 1900 à 1903 sous le régime du Grand-Duc Adolphe. Ce pont, à arches maçonnées en pierre de taille, a été conçu par l'ingénieur français Paul Séjourné et réalisé par l'entreprise Fourgerolles Frères pour la maçonnerie et par l'entreprise Coignet pour la dalle en béton armé.

Au moment de son inauguration, le 24 juillet 1903, le pont Adolphe était le plus grand pont en voûtes du monde avec une ouverture de 84,65 m de l'arche centrale.

En 1933, l'ingénieur zurichois Mirko Ros fait des essais de surcharge dont les résultats sont très positifs. C'est ainsi que le pont a seulement connu en 1961-1962 une première réhabilitation. Celle-ci comportait notamment le remplacement intégral du tablier initial en béton armé par une nouvelle dalle apposée sur des prédalles, qui assurent depuis la jonction entre les deux arcs jumelés du pont, ainsi que l'élargissement du tablier d'un demi-mètre des deux côtés. Les travaux effectués en 1976 ont consisté en la réfection de la couche de roulement, le remplacement des joints de dilatation et le réaménagement des trottoirs.

Au début des années 1990, des fissures, des délavements et des disloquements de pierres ont mis en évidence des problèmes d'étanchéité du tablier qui ont exigé une première stabilisation provisoire de l'ouvrage par plusieurs centaines de barres de serrage ainsi que la mise en place d'instruments d'auscultation destinés à surveiller le comportement de l'ouvrage et à alerter les services compétents de toute nouvelle défaillance technique.

Selon les responsables de l'Administration des Ponts et Chaussées, la pathologie du pont Adolphe peut être résumée comme suit:

- Les défauts d'étanchéité actuels du tablier du pont associés à une ambiance saline hivernale provoquent un délavement des joints combiné à la formation de vides, le tout menant à un vieillissement prématuré des maçonneries.
- Les arches principales sont formées de trois rouleaux de pierres encastrées donnant à l'ensemble un comportement monolithique. Le délaminage des trois rouleaux par la rupture des pierres de jonction a conduit à une perte d'inertie qui a exigé la mise en place d'une précontrainte provisoire par des barres d'ancrage métalliques.
- Le changement brutal de l'inertie provoqué par les puissants tympans rigidifiant les clés des arches est à l'origine d'amorces de fissures longitudinales qui au fil des années se sont propagées jusqu'à la naissance des arches.
- Le chargement excentrique des arcs, phénomène accentué lors des travaux de réhabilitation de 1961-62 par la mise en place de prédalles entre les deux arches, a mené au fil du temps à des déficiences d'ordre statique, principalement dans les voûtes d'élégissement.

Dans son rapport 2006/2007, le Conseil International des Monuments et des Sites (ICOMOS) constate: „Aujourd'hui le pont présente des fissures, en partie cependant assez anciennes. Son gabarit ne suffit plus à la circulation. Plusieurs solutions reviennent régulièrement à l'ordre du jour: garantir la stabilité de l'ouvrage par l'adjonction de supports métalliques, démolir l'arche principale afin de la reconstruire en béton armé et de l'habiller de pierre de taille. Ce procédé permettrait aussi d'élargir le pont et de créer une chaussée adaptée aux besoins de la circulation. Si cette solution n'est pas retenue, ne faudrait-il pas construire un pont supplémentaire parallèle au pont Adolphe?“¹

Une audition publique du 17 mars 2007 a révélé que les citoyens luxembourgeois tiennent aux vieilles pierres et donnent leur préférence à une réhabilitation douce, préservant un maximum de la structure existante. Le projet technique qui en a été dégagé par l'Administration des Ponts et Chaussées prévoit un réaménagement du tablier du pont avec une largeur suffisante pour aménager une ligne de tramway à double voie ainsi que deux voies de circulation pour le trafic automobile longées des deux côtés d'un trottoir.

Le projet de loi couvre d'abord les nécessaires travaux de réhabilitation du pont. Un des objectifs principaux du projet à ce niveau consiste à renforcer de façon durable les arcs principaux pour contrer le phénomène de délaminage qui a été constaté. Afin notamment de permettre au pont d'accueillir le futur tram il est prévu de rehausser et d'élargir le tablier du pont. Le projet prévoit ainsi la dépose du tablier actuel, puis la réalisation d'un nouveau tablier qui sera plus large et plus épais et qui constituera également une couverture étanche pour les maçonneries sous-jacentes. Le tablier sera ainsi élargi de 1,50 m et la largeur de la chaussée passera à 13,50 m (7,50 m de gabarit du tram et deux voies de 3 m pour le trafic routier ou quatre voies de 3,37 m). L'approvisionnement en courant du tram est prévu par le bas. S'y ajouteront deux trottoirs de 2,10 m (élargissement de 2 x 30 cm), chacun sécurisé par une barrière chasse-roues de 0,50 m. Au total, la largeur sera ainsi portée à 18,70 m. Le projet comporte enfin le réagencement des places de Metz et de Bruxelles.

¹ ICOMOS, Heritage at Risk – World Report 2006/2007, p. 111.

Pendant toute la durée de ces travaux de réhabilitation, il faudra dévier la circulation du pont Adolphe sur un pont provisoire, dont la construction a d'ores et déjà été autorisée par le biais de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg (dossier parlementaire n° 6176).

Pour le grand nombre des détails techniques du présent projet, il est renvoyé à l'exposé des motifs du projet tel que déposé.

*

3. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Dans son avis du 9 octobre 2012, le Conseil d'Etat se demande si, dans la double perspective du maintien du trafic automobile sur le pont Adolphe et du passage par ce pont du tracé du tram actuellement en discussion, il ne faudrait pas réaliser une étude de trafic au niveau de la capitale et proposer un concept de circulation permettant de délester le pont d'une partie du trafic motorisé qu'il doit supporter aujourd'hui. Le Conseil d'Etat note que l'exposé des motifs reste muet sur la question de la capacité d'évacuation du trafic automobile tant du pont provisoire que du pont Adolphe réhabilité. Alors qu'actuellement, le pont Adolphe comporte quatre voies de circulation, la Haute Corporation constate que le pont provisoire réduira à trois le nombre des voies disponibles pour la circulation. Cette situation se trouvera pérennisée après la réhabilitation du pont, où deux voies de circulation banalisées seront ouvertes dans le sens Ville haute-Quartier de la gare, tandis qu'une voie sera réservée à la circulation en double sens du tram. La Haute Corporation craint que la réduction des voies de circulation de trois à deux ne réduise la capacité d'écoulement du pont et, dans ce contexte, regrette que l'exposé des motifs n'apporte pas de réponse pertinente sur cet aspect. En effet, l'exposé des motifs n'évoque que marginalement les questions de circulation. A noter cependant que plusieurs études et des micro-simulations de trafic ont été réalisées ensemble avec les responsables de la Ville de Luxembourg.

Le Conseil d'Etat, ainsi qu'un membre de la Commission du Développement durable, souhaite savoir si la largeur réservée au passage éventuel du tram pourra servir à la circulation des autobus, au cas où le projet de tram devait ne pas se concrétiser. Il est confirmé que les autobus pourraient circuler sur cette voie et rappelé, à cet égard, que le nouveau tablier du pont sera élargi de 2 x 75 cm par rapport à l'état actuel.

Le Conseil d'Etat se demande comment les cyclistes traverseront le pont après la réhabilitation et s'ils seront obligés d'emprunter l'espace réservé aux transports en commun ou les voies de circulation banalisées ou si des voies cyclables seront aménagées parallèlement aux voies de circulation réservées aux trams et au trafic automobile. Il est souligné que le projet de réhabilitation du pont ne prévoit pas de pistes cyclables. En effet, celles-ci ont déjà été aménagées sur la Passerelle (*Al Bréck*) par la Ville de Luxembourg. Etant donné qu'il est prévu d'élargir les trottoirs sur le pont du pont Adolphe réhabilité, les cyclistes pourront cependant les emprunter.

La Haute Corporation se demande pour finir s'il n'aurait pas convenu de rétablir autant que possible la consistance du pont d'avant sa rénovation de 1961/1962 en rétrécissant notamment le tablier. De l'avis des responsables du ministère, cette proposition n'est pas à retenir, étant donné que l'un des objectifs de la réhabilitation du pont est justement l'élargissement de son tablier.

Des discussions qui ont eu lieu dans la commission parlementaire, il y a lieu de retenir les points suivants:

- les travaux de réhabilitation du pont Adolphe devraient lui assurer une pérennité d'une centaine d'années;
- l'idée d'abattre le pont Adolphe et de reconstruire un pont totalement nouveau, bien que brièvement envisagée il y a quelques années, n'a pas été retenue notamment eu égard à la valeur historique de l'ouvrage. L'idée d'abattre le pont et de le reconstruire à l'identique n'a quant à elle pas non plus été retenue. Il a finalement été décidé, conformément aux souhaits de l'UNESCO, de réhabiliter le pont en recourant à des techniques préservant au mieux l'architecture dessinée et réalisée par Séjourné;
- plusieurs études ont été réalisées afin de prendre en compte la circulation d'un tram sur le pont. Il est évident que le tram engendrera d'inévitables vibrations et il convient notamment de minimiser la transmission des vibrations à l'ouvrage et d'éviter tout effet de résonance;

- le projet de loi ne reprend pas les dépenses à engager pour l’installation des rails du tram. Cependant, la superstructure du tablier a été conçue pour que les rails puissent y être installés aisément. Il semble dans ce contexte évident que les travaux relatifs à la construction du tram et ceux de la réhabilitation du pont Adolphe devraient dans la mesure du possible se dérouler de manière concomitante;
- une éventuelle collaboration avec le département d’ingénierie-génie civil de l’Université du Luxembourg pourrait, le cas échéant être envisagée. A noter qu’en l’occurrence l’Administration des ponts et chaussées est assistée par l’Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne;
- il existe d’autres options que les caténaires pour l’alimentation électrique du tram sur le pont Adolphe. Ces options, bien qu’engendrant un surcoût par rapport à la solution de base avec caténaires, prévoient une alimentation par le sol;
- il est encore précisé que le kiosque à journaux désaffecté situé sur la Place de Bruxelles devra être déplacé pendant la durée du chantier. Il avait initialement été envisagé d’utiliser ce kiosque comme lieu d’exposition pour que le public puisse y suivre l’évolution du chantier, mais cette exposition aura finalement probablement lieu dans un conteneur.

*

4. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Alors que l’article 1er du projet de loi présente l’autorisation demandée au législateur comme couvrant tant les travaux de réhabilitation du pont Adolphe que le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles situées aux deux extrémités du pont, le Conseil d’Etat estime que l’exposé des motifs n’apporte guère de précision sur les travaux de réaménagement en question ou sur leur coût. Dans la mesure où le réaménagement de ces deux places occupe une importance qui en rend nécessaire une mention formelle à l’article 1er, la Haute Corporation est d’avis qu’il faudrait prévoir cette précision aussi dans le texte de l’intitulé. Etant donné qu’il n’est pas à même d’établir quelle est l’importance de ces travaux et de leur coût par rapport à l’ensemble des investissements visés par le projet de loi, le Conseil d’Etat laisse à la Chambre des Députés l’appréciation du suivi à réserver à cette observation.

Vu que les coûts du réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles avoisinent les 4.700.000 euros et que ce montant n’est, de l’avis des membres de la commission parlementaire, pas significatif par rapport au total des travaux, ces derniers décident de maintenir l’intitulé du projet de loi inchangé.

Article 1er

L’article 1er autorise le Gouvernement à procéder à la mise en œuvre du projet de loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 1er. – *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement des Places de Metz et de Bruxelles.*

Le Conseil d’Etat renvoie à son observation relative à la formulation de l’intitulé. Si le maintien du contenu initial de l’article sous rubrique était nécessaire, il suggère d’écrire „réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles“. La commission parlementaire fait sienne cette remarque rédactionnelle et l’article 1er se lira comme suit:

Art. 1er. – *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles.*

Article 2

L’article 2 détermine l’enveloppe budgétaire servant au financement du projet. Il comporte en outre la clause usuelle d’adaptation des coûts à l’évolution de l’indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2011 (valeur 696,95). Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. – *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de soixante-deux millions neuf cents mille euros (62.900.000 €). Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l’indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite*

des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Le Conseil d'Etat est d'avis que, conformément aux usages légistiques, il suffit d'écrire le montant de la dépense à approuver en chiffres arabes et propose donc de libeller la fin de la première phrase de l'article comme suit: „... dépasser le montant de 62.900.000 euros“. La Commission fait sienne cette proposition et réserve donc la teneur suivante à l'article 2:

Art. 2. – *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 62.900.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits au Fonds des Routes du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des Travaux Publics, qui fera fonction de maître de l'ouvrage. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 3. – *Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Fonds des Routes.*

Par analogie à la formule de l'article 3 de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe, le Conseil d'Etat suggère d'écrire „... imputées sur les crédits du Fonds des routes“. La Commission fait sienne cette suggestion. L'article 3 se lira donc comme suit:

Art. 3. – *Les dépenses sont imputées sur les crédits du Fonds des routes.*

*

5. 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 réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Art. 1er. – Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles.

Art. 2. – Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 62.900.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. – Les dépenses sont imputées sur les crédits du Fonds des routes.

Luxembourg, le 10 décembre 2012

Le Rapporteur,
Lucien CLEMENT

Le Président,
Fernand BODEN

6468

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 19/12/2012 17:06:04	
Scrutin: 5	Président: M. Mosar Laurent
Vote: PL 6468 Réhabilitation Pont Adolphe	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Description: Projet de loi 6468	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	5	0	0	5
Total:	60	0	0	60

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

CSV

Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Boden Fernand	Oui	
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	
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. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui	(M. Clement Lucien)	M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		Mme Scholtes Tessy	Oui	(M. Eischen Félix)
M. Spautz Marc	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weiler Lucien	Oui	(Mme Frank Marie-José)	M. Weydert Raymond	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui	(Mme Arendt Nancy)

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	
M. Schreiner Roland	Oui				

DP

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

ADR

M. Colombero Jean	Oui		M. Gibéryen Gast	Oui	
M. Kartheiser Fernand	Oui				

Indépendant

M. Henckes Jacques-Yve	Oui				
------------------------	-----	--	--	--	--

déi Lénk

M. Urbany Serge	Oui				
-----------------	-----	--	--	--	--




Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 19/12/2012 17:06:04

Scrutin: 5

Vote: PL 6468 Réhabilitation Pont
Adolphe

Description: Projet de loi 6468

Président: M. Mosar Laurent

Secrétaire A: M. Frieseisen Claude

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	5	0	0	5
Total:	60	0	0	60

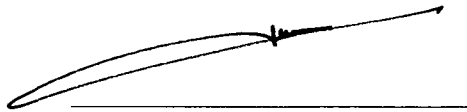
n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:



6468/03

N° 6468³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

P R O J E T D E L O I

portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

* * *

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

(21.12.2012)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 20 décembre 2012 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 19 décembre 2012 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 9 octobre 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 21 décembre 2012.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 8 novembre 2012 (réunion jointe) et des 21 et 26 novembre 2012
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
3. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 6124 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et modifiant:
 1. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;
 2. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;
 3. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain;
 4. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels- Rapporteur: Monsieur Gilles Roth
- Continuation des travaux
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Roland Schreiner

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

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Dawid Gawlik, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. René Biwer, M. Guy Toussin, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 8 novembre 2012 (réunion jointe) et des 21 et 26 novembre 2012

Les projets de procès-verbal des réunions du 8 et 21 novembre 2012 sont approuvés. Suite à quelques modifications, le projet de procès-verbal de la réunion du 26 novembre 2012 est également approuvé.

2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur Marc Spautz est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

En l'absence de Monsieur le Rapporteur, son remplaçant présente le projet de rapport pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Le projet de rapport ne soulève aucun commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents. Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

Monsieur le Ministre informe que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures est en train de finaliser le site Internet qu'il est prévu d'installer et qui sera opérationnel dès l'entrée en vigueur de la loi.

4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Le projet de rapport ne soulève aucun commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents.

Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

- 5. 6124 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et modifiant:**
- 1. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;**
 - 2. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes;**
 - 3. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain;**
 - 4. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels**

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à quelques modifications du projet de procès-verbal de la réunion du 26 novembre dernier. Pour le détail de ces modifications, il est prié de se référer à la version définitive de ce document.

Ils poursuivent ensuite l'examen des articles du projet de loi qui sera appelé à remplacer la loi du 21 mai 1999 dans son intégralité, et ce à partir du nouvel article 22.

Article 22

Cet article, ayant trait au droit à indemnité, avait été libellé comme suit par la commission parlementaire lorsqu'elle a introduit ses amendements en juin dernier :

Art. 22

- (1) N'ouvrent droit à aucune indemnité les servitudes résultant d'un plan déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14 de la présente loi.*
- (2) Toutefois une indemnité à charge de l'Etat est due s'il résulte de ces servitudes une atteinte à des droits acquis ou une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain.*
- (3) L'indemnité est réduite ou refusée si et dans la mesure où il est établi que le demandeur est propriétaire d'autres immeubles qui tirent avantage du plan déclaré obligatoire visé au point 1 ou des travaux exécutés aux frais des pouvoirs publics.*
- (4) A défaut d'accord amiable sur l'indemnité à payer, celle-ci sera fixée par le tribunal compétent en fonction du montant réclamé par le demandeur de l'indemnité et du lieu de situation de l'immeuble. »*

Cet article pose le principe général selon lequel les servitudes créées par le biais d'un plan directeur sectoriel ou d'un plan d'occupation du sol ne donnent droit à aucune indemnité. Puis, il met en place deux exceptions à ce principe : une atteinte à des droits acquis ainsi qu'une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain. Après un bref échange de vues, les membres de la Commission décident de maintenir l'article sous rubrique inchangé quant au fond, mais de l'amender quant à la forme pour les raisons suivantes :

- le paragraphe (1) est modifié afin de redresser une erreur de technique législative en

supprimant la référence « de la présente loi » ;

- le paragraphe (3) est modifié afin de redresser une erreur de renvoi. En effet, le renvoi vise le plan directeur sectoriel ou le plan d'occupation du sol qui a été rendu obligatoire par les dispositions de l'article 9 ou 14. En outre, il importe de préciser qu'il s'agit de travaux qui sont en relation avec le plan d'occupation du sol ou le plan directeur sectoriel, en ajoutant l'expression « travaux y relatifs » ;
- le paragraphe (4) est modifié afin de supprimer les conditions de compétence matérielle et territoriale du tribunal, celles-ci étant de toute façon réglées par le « Nouveau code de procédure civile ».

Compte tenu de ce qui précède, l'article 22 amendé se lira comme suit :

Art. 22

(1) *N'ouvrent droit à aucune indemnité les servitudes résultant d'un plan déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14. de la présente loi.*

(2) *Toutefois une indemnité à charge de l'Etat est due s'il résulte de ces servitudes une atteinte à des droits acquis ou une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain.*

(3) *L'indemnité est réduite ou refusée si et dans la mesure où il est établi que le demandeur est propriétaire d'autres immeubles qui tirent avantage du plan déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14 visé au point 1 ou des travaux y relatifs exécutés aux frais des pouvoirs publics.*

(4) *A défaut d'accord amiable sur l'indemnité à payer, celle-ci sera fixée par le tribunal compétent. en fonction du montant réclamé par le demandeur de l'indemnité et du lieu de situation de l'immeuble.*

Article 23

L'article 23 reprend, en l'amendant, l'article 22 de la loi du 21 mai 1999, qu'il n'avait pas été prévu de modifier initialement et dont la teneur est la suivante :

Art. 23

Les demandes d'indemnités sont prescrites un an après le jour où le refus de l'autorisation de bâtir motivé par l'interdiction d'un plan déclaré obligatoire est devenu définitif. Si aucune autorisation n'est sollicitée, le délai est de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant le plan obligatoire. Pour l'action en indemnité prévue au point 3 de l'article 21 de la présente loi, le délai est fixé à quinze ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal visé au point 1 de ce même article.

L'amendement pose un principe général que toutes les demandes d'indemnités qui résultent d'une servitude sont prescrites dix années après le jour où le plan est déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14. Compte tenu de ce qui précède, l'article 23 se lira comme suit :

Art. 23

Les demandes d'indemnités qui résultent de l'article 22, paragraphes 2 et 3, sont prescrites dix années un-an après le jour où le plan est déclaré obligatoire

~~conformément aux articles 9 et 14. refus de l'autorisation de bâtir motivé par l'interdiction d'un plan déclaré obligatoire est devenu définitif. Si aucune autorisation n'est sollicitée, le délai est de dix ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant le plan obligatoire. Pour l'action en indemnité prévue au point 3 de l'article 21 de la présente loi, le délai est fixé à quinze ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal visé au point 1 de ce même article.~~

Article 24

L'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 24

(1) Il est créé un Conseil supérieur, chargé de conseiller le Gouvernement en ce qui concerne les grandes options ou les problèmes majeurs en matière d'aménagement du territoire.

(2) Le Conseil supérieur est placé sous l'autorité du ministre. Les relations du Conseil supérieur avec le Gouvernement et avec les autorités publiques ont lieu par l'intermédiaire du ministre.

(3) Le Conseil supérieur émet son avis sur les questions dont il est saisi par le Gouvernement dans les délais fixés par celui-ci. Il peut de sa propre initiative faire les propositions qu'il juge utiles à l'accomplissement de sa mission ou concernant l'aménagement du territoire.

(4) La composition du Conseil supérieur, le mode de nomination du président et des membres, les modalités de fonctionnement et ses relations avec le Gouvernement et avec les autorités publiques, les modalités de publication de ses avis, ses relations avec la presse ainsi que les indemnités revenant à ses membres ou aux experts appelés à collaborer à ses travaux sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Sauf à remplacer les termes « conseil supérieur » par ceux de « Conseil supérieur », les membres de la Commission ont maintenu cet article inchangé par rapport à sa version initiale. L'article ne suscite pas de commentaire supplémentaire.

*

A noter que, suite à la proposition du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, il a été décidé de faire abstraction de l'article 25 de la loi du 21 mai 1999.

*

Article 25

Pour rappel, cet article ayant trait aux sanctions pénales avait été libellé comme suit par la commission parlementaire lorsqu'elle a introduit ses amendements en juin dernier :

Art. 25

(1) Sous réserve d'autres dispositions légales spéciales, l'inobservation des plans déclarés obligatoires en vertu de la présente loi est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Si des travaux ont été exécutés contrairement aux plans d'aménagement déclarés obligatoires, le juge ordonne, soit que les travaux entrepris soient rendus conformes aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre des plans d'aménagement, soit que lesdits travaux soient supprimés et les lieux remis dans leur état antérieur dans le délai qu'il fixe à cette fin, le tout aux frais des contrevenants, frais recouvrables par voie de contrainte comme en matière de contributions directes.

(3) Les mêmes dispositions sont applicables à ceux qui ne se sont pas conformés aux décisions d'interdiction ou de prolongation d'interdiction prévues aux articles 17 et 18 de la présente loi.

(4) La commune et l'Etat, chacun en ce qui le concerne, peuvent se porter partie civile.

(5) Le jugement sera exécuté à la requête du procureur général d'Etat ou de la partie civile, chacun en ce qui le concerne.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat avait proposé le libellé suivant :

Art. 25

(1) L'inobservation des orientations du programme directeur, des prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou des dispositions d'un plan d'occupation du sol par les personnes, effectuant des travaux visés à l'article 19, paragraphe 7, est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le juge ordonne soit que les travaux entrepris soient rendus conformes, selon les cas, aux orientations du programme directeur, aux prescriptions du plan directeur sectoriel ou aux dispositions du plan d'occupation du sol, soit que lesdits travaux soient supprimés et les lieux remis dans leur état antérieur dans le délai qu'il fixe à cette fin.

Les mesures ordonnées par le juge sont exécutées aux frais des contrevenants. Ces frais sont recouvrables par voie de contrainte comme en matière de contributions directes.

(3) Les mêmes peines et mesures sont applicables à ceux qui ne se sont pas conformés aux décisions d'interdiction ou de prolongation d'interdiction prévues aux articles 17 et 18.

(4) La commune et l'Etat, chacun en ce qui le concerne, peuvent se porter partie civile.

(5) Le jugement sera exécuté à la requête du procureur général d'Etat ou de la partie civile, chacun en ce qui le concerne.

En ce qui concerne les infractions visées au paragraphe (1) de l'article 25, le Conseil d'Etat se demandait si elles ne doivent pas être lues comme s'appliquant également aux responsables communaux qui ne se seraient pas conformés dans les délais prévus aux exigences légales en matière d'aménagement du territoire notamment pour adapter les instruments d'aménagement communaux aux éléments à portée obligatoire des programmes et plans étatiques prévus en matière d'aménagement du territoire. La Haute Corporation supposait que cette manière de lire les dispositions sous examen n'a pas été voulue par les auteurs de l'amendement.

Au cours de la réunion du 8 novembre dernier, les membres de la commission parlementaire ont, à l'instar du Conseil d'Etat, estimé qu'il fallait éviter que le texte ne puisse être interprété comme s'appliquant également aux responsables communaux. Ils ont notamment fait valoir qu'un bourgmestre ne pourrait être tenu responsable si, pour quelque raison que ce soit, le conseil communal refusait de lui accorder une majorité afin de procéder à la modification voulue des plans d'aménagement communaux. Les responsables du Ministère ont quant à eux rappelé que les cas visés sont ceux où le bourgmestre a accordé une autorisation de construire non conforme aux orientations du programme directeur, aux prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou aux dispositions d'un plan d'occupation du sol. Ils ont donc estimé que, dans ces cas précis, le bourgmestre devait être responsabilisé.

Ce point précis avait été tenu en suspens. A présent, et sur proposition d'un membre de la Commission, il est décidé de reformuler comme suit le paragraphe (1) : « *L'inobservation des orientations du programme directeur, des prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou des dispositions d'un plan d'occupation du sol par les personnes autorisant ou effectuant des travaux visés à l'article 19, paragraphe 7, est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.* » De la sorte, le bourgmestre, s'il accorde consciemment une autorisation qu'il n'aurait pas dû

accorder, pourra être sanctionné. Il est par contre évident que, si cette autorisation est accordée par erreur, le bourgmestre ne pourra pas être sanctionné pénalement.

Pour le reste, à part de redresser une erreur de renvoi au paragraphe (3), l'article suit la proposition du Conseil d'Etat et ne suscite pas de commentaire supplémentaire. Il s'ensuit que l'article 25 aura la teneur suivante :

Art. 25

(1) *L'inobservation des orientations du programme directeur, des prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou des dispositions d'un plan d'occupation du sol **par les personnes autorisant ou effectuant des travaux visés à l'article 19, paragraphe 7**, est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.*

(2) *Le juge ordonne soit que les travaux entrepris soient rendus conformes, selon les cas, aux orientations du programme directeur, aux prescriptions du plan directeur sectoriel ou aux dispositions du plan d'occupation du sol, soit que lesdits travaux soient supprimés et les lieux remis dans leur état antérieur dans le délai qu'il fixe à cette fin.*

Les mesures ordonnées par le juge sont exécutées aux frais des contrevenants. Ces frais sont recouvrables par voie de contrainte comme en matière de contributions directes.

(3) *Les mêmes peines et mesures sont applicables à ceux qui ne se sont pas conformés aux décisions d'interdiction ou de prolongation d'interdiction prévues aux articles **16-17** et 18.*

(4) *La commune et l'Etat, chacun en ce qui le concerne, peuvent se porter partie civile.*

(5) *Le jugement sera exécuté à la requête du procureur général d'Etat ou de la partie civile, chacun en ce qui le concerne.*

Article 26

Etant donné que la Commission du Développement durable a décidé, conformément à l'approche préconisée par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire, de procéder à la réécriture intégrale du projet de loi n°6124, l'article sous rubrique s'avère indispensable afin de mettre en place des dispositions transitoires qui s'imposent. Cet article se lira comme suit :

Art. 26

(1) *Les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires sur base de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et qui existent au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi restent en vigueur. Il en est de même pour les plans d'aménagement déclarés obligatoires sur base de la loi du 20 mars 1974 concernant l'aménagement général du territoire et qui existent au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.*

(2) *Par dérogation à l'article 11, paragraphe (2) de la présente loi ainsi qu'à l'article 26, paragraphe (1) de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, les plans d'occupation du sol ainsi que les modifications des plans d'occupation du sol qui existent au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, peuvent définir des terrains ou ensembles de terrains auxquels l'obligation d'établir un plan d'aménagement particulier n'est pas requise. A défaut d'une telle définition, les plans d'occupation du sol ainsi que les parties modifiées des plans d'occupation du sol sont soumises à l'obligation d'établir un plan d'aménagement particulier conformément à l'article 26, paragraphe (1), de la loi précitée.*

Le paragraphe (1) prévoit des dispositions permettant que les plans directeurs sectoriels, les plans d'occupation du sol, ainsi que les anciens plans d'aménagement partiel restent en vigueur. D'une manière générale, tous les plans qui existent au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi restent en vigueur.

Le paragraphe (2) pose le principe général que tout plan d'occupation du sol existant, ainsi que toute modification d'un plan d'occupation du sol existant, est soumis à l'obligation d'un plan d'aménagement particulier, sauf lorsque le plan d'occupation du sol existant ou la modification d'un plan d'occupation du sol existant, définit des terrains auxquels l'obligation d'établir un plan d'aménagement particulier n'est pas applicable. En effet, le nouvel article 11 paragraphe (2) dispose que le « plan d'occupation du sol doit contenir des indications quant au mode et au degré d'utilisation du sol ainsi que l'intégration dans le tissu urbain existant des terrains ou ensembles de terrains qui en font l'objet, tout en fixant, le cas échéant, les prescriptions urbanistiques servant à garantir l'intégration des constructions et aménagements existants à préserver. » Dès lors, en ce qui concerne tout nouveau plan d'occupation du sol, celui-ci précise lui-même les prescriptions urbanistiques de manière à pouvoir jouer le rôle d'un plan d'aménagement particulier actuel. Ainsi, le bourgmestre peut parfaitement délivrer des autorisations de construire en application du seul plan d'occupation du sol, en l'absence d'un plan d'aménagement particulier, car le plan d'occupation du sol contient lui-même les règles d'urbanisme, et notamment des prescriptions dimensionnelles des futures constructions clairement prédéfinies. Or, dans le cadre de plans d'occupation du sol existants, par exemple le plan d'occupation du sol « Aéroport et environs », ceux-ci ne contiennent pas forcément des dispositions urbanistiques spécifiques nécessaires, alors que le plan d'occupation du sol touche également un certain nombre de propriétés privées destinées notamment à l'habitat et à certaines activités économiques, d'où l'intérêt de maintenir l'obligation générale d'établir un PAP pour les POS existants.

Article 27

Au cours de leur réunion du 8 novembre 2012, les membres de la Commission ont réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique :

Art. 27

L'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain est remplacé par le texte suivant :

*« (1) On entend par aménagement communal l'organisation du territoire communal et des ressources énumérées au paragraphe (2) par des règles générales et permanentes. Cette organisation, en tenant compte des particularités propres aux diverses parties du territoire communal, reprend et précise les orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire ainsi que les prescriptions et **recommandations** des plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires en vertu de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire. »*

Ils décident à présent d'y apporter encore deux modifications mineures : la première pour des raisons purement stylistiques et la seconde afin de remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire. De la sorte, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 27

L'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain est remplacé par le texte suivant :

*« (1) On entend par aménagement communal l'organisation du territoire communal et des ressources énumérées au paragraphe (2) par des règles générales et permanentes. Cette organisation, en tenant compte des particularités propres aux diverses parties du territoire communal, reprend et précise les orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire ainsi que les prescriptions et **recommandations** des plans directeurs sectoriels et les **dispositions des** plans d'occupation du sol déclarés obligatoires en vertu de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire. »*

Article 28

Au cours de leur réunion du 8 novembre 2012, les membres de la Commission ont réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique :

Art. 28

L'alinéa 2 de l'article 18 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :

«Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement général avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée du 21 mai 1999 ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes.

~~*Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre du projet de plan directeur sectoriel.*~~

Il n'est pas tenu compte des projets de plans et de programmes qui n'ont pas été déclarés obligatoires dans les quatre années de la communication du projet aux communes. »

Outre le fait de remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire, les membres de la commission parlementaire décident de biffer le dernier alinéa de cet article. Il est en effet superfétatoire car il apparaît d'ores et déjà à l'endroit de l'article 19, paragraphe (7). De la sorte, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 28

L'alinéa 2 de l'article 18 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :

«Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement général avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée ... ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes.

~~*Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre du projet de plan directeur sectoriel.*~~

~~*Il n'est pas tenu compte des projets de plans et de programmes qui n'ont pas été déclarés obligatoires dans les quatre années de la communication du projet aux communes. »*~~

Article 29

Outre le fait de remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision du 8 novembre dernier pour ce qui est du libellé de l'article sous rubrique, à savoir :

Art. 29

Il est inséré un article 18bis dans la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, libellé comme suit :

Art. 18bis. Mise en concordance avec les programme et plans directeurs en matière d'aménagement du territoire

Les articles 10 à 18 ne sont pas applicables aux modifications apportées au plan d'aménagement général si ces modifications ont pour objet de mettre celui-ci en

concordance avec les orientations du programme directeur prévu à l'article 4 de la loi précitée du ... ou avec les prescriptions des plans directeurs sectoriels.

La mise en concordance fait l'objet d'une délibération du conseil communal qui est soumise à l'approbation du ministre.

Avant de statuer, le ministre prend l'avis de la commission d'aménagement en vue de vérifier la conformité et la compatibilité de la décision du conseil communal avec les orientations et prescriptions visées à l'alinéa 1^{er}. La commission émet son avis dans les deux mois de la réception du dossier complet ayant fait l'objet de la délibération du conseil communal. Le ministre décide de l'approbation de la délibération dans les deux mois suivant la réception de cet avis.

Article 30

Au cours de leur réunion du 8 novembre 2012, les membres de la Commission ont réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique :

Art. 30

L'avant-dernier alinéa de l'article 30 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :

« Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement particulier avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée du 21 mai 1999 ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes.

~~Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre du projet de plan directeur sectoriel.~~

~~Il n'est pas tenu compte des projets de plans et de programmes qui n'ont pas été déclarés obligatoires dans les quatre années de la communication du projet aux communes. »~~

De la même manière que ci-dessus à l'endroit de l'article 28, les membres de la commission parlementaire décident de :

- remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire,
- biffer le dernier alinéa de cet article qui est superfétatoire car il apparaît d'ores et déjà à l'endroit de l'article 19, paragraphe (7).

De la sorte, l'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 30

L'avant-dernier alinéa de l'article 30 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :

« Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement particulier avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée du ... ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes.

~~Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions et orientations qui précisent des résultats à atteindre du projet de plan directeur sectoriel.~~

~~Il n'est pas tenu compte des projets de plans et de programmes qui n'ont pas été déclarés obligatoires dans les quatre années de la communication du projet aux communes. »~~

Article 31

Outre le fait de remplacer la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision du 8 novembre dernier pour ce qui est du libellé de l'article sous rubrique, à savoir :

Art. 31

Il est inséré un article 30bis dans la loi précitée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, libellé comme suit :

Art. 30bis. Mise en concordance avec les programme et plans directeurs en matière d'aménagement du territoire

L'article 30 n'est pas applicable aux modifications apportées à un plan d'aménagement particulier, si ces modifications ont pour objet de mettre celui-ci en concordance avec les orientations du programme directeur prévu à l'article 4 de la loi précitée ... ou avec les prescriptions des plans directeurs sectoriels.

La mise en concordance fait l'objet d'une délibération du conseil communal qui est soumise à l'approbation du ministre.

Avant de statuer, le ministre prend l'avis de la cellule d'évaluation en vue de vérifier la conformité et la compatibilité de la décision du conseil communal avec les orientations et prescriptions visées à l'alinéa 1^{er}. La cellule d'évaluation émet son avis dans les deux mois de la réception du dossier complet ayant fait l'objet de la délibération du conseil communal. Le ministre décide de l'approbation de la délibération dans les deux mois suivant la réception de cet avis.

*

A noter que les membres de la Commission du Développement durable n'ont pas retenu la proposition des responsables du Ministère d'insérer deux articles supplémentaires afin de modifier la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain :

- tout d'abord, il a été proposé de remplacer le texte de l'article 9, paragraphe (2), de la loi du 19 juillet 2004 afin de préciser qu'une mise à jour du PAG s'avère nécessaire si ses dispositions sont contraires à celles des plans directeurs sectoriels déclarés obligatoires. En d'autres termes, la commune est obligée d'adapter son PAG à ces dispositions endéans le délai prévu à cet effet par l'article sous objet (périodicité maximale de six années). Les membres de la Commission ne retiennent pas cette proposition car ils sont d'avis que cette disposition serait superfétatoire et qu'un simple commentaire afférent à l'endroit de l'article 19 du projet de loi est suffisant ;
- ensuite, il a été proposé de remplacer le texte de l'article 29, paragraphe (4), alinéa 4, de la loi du 19 juillet 2004 afin de pouvoir déroger à l'obligation générale de réserver pour chaque plan d'aménagement particulier « nouveau quartier », une partie de 10% de la surface du terrain à bâtir net ou 10% des logements y construits à la réalisation de logements à coût modéré, notamment en vue du plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques ». La Commission ne retient pas cette proposition, car elle estime que cette disposition n'est ni opportune, ni à sa place dans le contexte de la modification de la législation relative à l'aménagement du territoire.

*

Articles 32 à 35

Sauf à remplacer, le cas échéant, la référence à la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire par une référence à la future nouvelle loi concernant

l'aménagement du territoire, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision du 8 novembre dernier pour ce qui est du libellé des articles sous rubrique, qui se liront comme suit :

Art. 32

Un article 12bis, libellé comme suit, est inséré dans la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique :

« **Art. 12bis.** Quelle que soit la nature des biens, il ne peut être tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis la date de référence visée à l'alinéa suivant, s'ils sont provoqués par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols découlant de plans directeurs sectoriels ou de plans d'occupation du sol.

Les biens à exproprier sont estimés en prenant seule en considération la valeur du bien telle qu'elle était un an précédant le jour de la publication au Mémorial :

- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 9 de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire,
- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 12 de la loi précitée du ...

Il est cependant tenu compte de l'évolution générale du prix des biens. »

Art. 33

L'article 17 de la loi précitée du 15 mars 1979 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 17.** Lorsque l'expropriation est poursuivie à la demande de communes, les dispositions édictées par les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 12bis, 14, 15 et 16 qui précèdent sont applicables sauf les modifications qui suivent. »

Art. 34

A l'article 12 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, dont le texte actuel formera l'alinéa 1^{er}, il est ajouté un alinéa 2 et un alinéa 3 rédigés comme suit :

« Cependant, quelle que soit la nature des biens, il ne peut être tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis la date de référence visée à l'alinéa suivant, s'ils sont provoqués par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols découlant de plans directeurs sectoriels ou de plans d'occupation du sol.

Les biens à exproprier sont estimés en prenant seule en considération la valeur du bien telle qu'elle était un an précédant le jour de la publication au Mémorial :

- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 9 de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire,
- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 12 de la loi précitée du ...

Il est cependant tenu compte de l'évolution générale du prix des biens ».

Art. 35

A l'article 9 de la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels, les termes « comité interministériel à l'aménagement du territoire » sont remplacés par les termes « Conseil supérieur de l'aménagement du territoire ».

Article 36

Ce nouvel article prévoit un intitulé abrégé et se lit comme suit :

Art. 36

La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée « loi du ... concernant l'aménagement du territoire ».

Article 37

Ce nouvel article suit la proposition du Conseil d'Etat d'écrire une nouvelle loi et ne suscite pas de commentaire supplémentaire. Il se lit comme suit :

Art. 37

La loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire est abrogée.

*

A la suite de l'examen des articles du projet de loi et dans l'optique de la rédaction de la lettre d'amendements à envoyer au Conseil d'Etat, les membres de la Commission se demandent de quelle manière il conviendra d'adapter les références des anciens articles de la loi de 1999 à la nouvelle future loi concernant l'aménagement du territoire. Il pourrait s'avérer nécessaire d'introduire des amendements supplémentaires au texte de la future loi en vue de garantir un bon ordonnancement juridique et de modifier les références aux articles de la nouvelle loi concernant l'aménagement du territoire dans tous les textes législatifs où la loi de 1999 est référencée.

6. Divers

Au cours de la prochaine réunion qui aura lieu le 19 décembre prochain à 10h30¹, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures fera le bilan de la 18e Conférence des Parties (COP18) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques qui a eu lieu du 26 novembre au 7 décembre 2012 à Doha.

Luxembourg, le 7 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

¹ Note du secrétariat : En raison de la séance publique prévue le 19 décembre à 09h00, la réunion de la Commission du Développement durable a été reportée au 20 décembre 2012 à 10h30.

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 21 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00) et du 7 novembre 2012 (10h30)
2. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
3. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
7. Examen des documents européens suivants:

COM (2012) 576 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de 8 semaines a commencé le 26 octobre 2012 et prendra fin le 21 décembre 2012.

COM (2012) 595 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET

DU CONSEIL modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de 8 semaines a commencé le 30 octobre 2012 et prendra fin le 25 décembre 2012.

COM (2012) 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

COM (2012) 629 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Programme de travail de la Commission pour l'année 2013

8. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis

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

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

M. Claude Franck, M. Georges Gehl, M. Henri Haine, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. René Biwer, M. Guy Toussin, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00) et du 7 novembre 2012 (10h30)

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Ce point n'a pas été abordé.

4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Les responsables de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails exhaustifs 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'autoriser le Gouvernement à réaliser les travaux de réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg. Etant donné que le coût des investissements prévus est de 62,9 millions d'euros, l'autorisation de la Chambre des Députés est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, alors que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Le Pont Adolphe a été construit dans les années 1900 à 1903 et constitue l'un des ouvrages emblématiques de la Ville de Luxembourg. Malheureusement, les inspections récentes ont relevé qu'il est en état de dégradation avancé et que des mesures de réhabilitation de grande envergure, nécessitant la démolition complète du tablier et des tympans, s'imposent de manière urgente.

Pendant toute la durée de ces travaux de réhabilitation, il faudra dévier la circulation du pont Adolphe sur un pont provisoire, dont la construction a d'ores et déjà été autorisée par le biais de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg (dossier parlementaire n° 6176). Dans ce contexte, Monsieur le Ministre informe les membres de la Commission du Développement durable que les travaux préparatoires relatifs à ce premier chantier devraient débuter dans les prochaines semaines, notamment par l'abattage de plusieurs arbres dans la vallée de la Pétrusse.

Dans son avis du 9 octobre 2012, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes :

- il se demande si, dans la double perspective du maintien du trafic automobile sur le pont Adolphe et du passage par ce pont du tracé du tram actuellement en discussion, il ne faudrait pas réaliser une étude de trafic au niveau de la capitale et proposer un concept de circulation permettant de délester le pont d'une partie du trafic motorisé qu'il doit supporter aujourd'hui. Le Conseil d'Etat note que l'exposé des motifs reste muet sur la question de la capacité d'évacuation du trafic automobile tant du pont provisoire que du pont Adolphe réhabilité. La Haute Corporation constate qu'alors qu'actuellement, le pont Adolphe comporte quatre voies de circulation, le pont provisoire réduira à trois le nombre des voies disponibles pour la circulation. Cette situation se trouvera pérennisée après la réhabilitation du pont, où deux voies de circulation banalisées seront ouvertes dans le sens Ville haute - Quartier de la gare, tandis qu'une voie sera réservée à la circulation en double sens du tram. La Haute Corporation craint que la réduction des voies de circulation de trois à deux ne réduise la capacité d'écoulement du pont et, dans ce contexte, regrette que l'exposé des motifs n'apporte pas de réponse pertinente sur cet

aspect. Si les représentants gouvernementaux reconnaissent que l'exposé des motifs n'évoque que marginalement les questions de circulation, ils donnent cependant à considérer que plusieurs études et des micro-simulations de trafic ont été réalisées ensemble avec les responsables de la Ville de Luxembourg ;

- le Conseil d'Etat, ainsi qu'un membre de la Commission du Développement durable, souhaitent savoir si la largeur réservée au passage éventuel du tram pourra servir à la circulation des autobus, au cas où le projet de tram devait ne pas se concrétiser. Les responsables du Ministère confirment que les autobus pourraient circuler sur cette voie et rappellent, à cet égard, que le nouveau tablier du pont sera élargi de 2 x 75 cm par rapport à l'état actuel ;
- le Conseil d'Etat se demande comment les cyclistes traverseront le pont après la réhabilitation et s'ils seront obligés d'emprunter l'espace réservé aux transports en commun ou les voies de circulation banalisées ou si des voies cyclables seront aménagées parallèlement aux voies de circulation réservées aux trams et au trafic automobile. Monsieur le Ministre informe que le projet de réhabilitation du pont ne prévoit pas de pistes cyclables. En effet, celles-ci ont déjà été aménagées sur la Passerelle (Al Bréck) par la Ville de Luxembourg. Etant donné qu'il est prévu d'élargir les trottoirs sur le pont du pont Adolphe réhabilité, les cyclistes pourront cependant les emprunter ;
- le Conseil d'Etat regrette le manque de rigueur de l'exposé des motifs qui fait mention d'études qui, au moment de la finalisation du projet de loi, avaient déjà coûté plus de 8 millions d'euros hors taxes, mais qui ne précise pas quel en fut l'objet, qui en était responsable et quelles conclusions en ont été tirées dans l'optique des solutions envisagées pour procéder à la réhabilitation du pont. Un responsable de l'Administration des ponts et chaussées explique que les détails concernant ces études peuvent être consultés dans la note de bas de page à la page 27 du document parlementaire 6468 ;
- la Haute Corporation se demande pour finir s'il n'aurait pas convenu de rétablir autant que possible la consistance du pont d'avant sa rénovation de 1961/1962 en en rétrécissant notamment le tablier. De l'avis de Monsieur le Ministre, cette proposition n'est pas à retenir, étant donné que l'un des objectifs de la réhabilitation du pont est justement l'élargissement de son tablier.

*

Il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- les travaux de réhabilitation du pont Adolphe devraient lui assurer une pérennité d'une centaine d'années ;
- l'idée d'abattre le pont Adolphe et de reconstruire un pont totalement nouveau, bien que brièvement envisagée il y a quelques années, n'a pas été retenue notamment eu égard à la valeur historique de l'ouvrage. L'idée d'abattre le pont et de le reconstruire à l'identique n'a quant à elle pas non plus été retenue. Il a finalement été décidé, conformément aux souhaits de l'UNESCO, de réhabiliter le pont en recourant à des techniques préservant au mieux l'architecture dessinée et réalisée par Séjourné ;
- plusieurs études ont été réalisées afin de prendre en compte la circulation d'un tram sur le pont. Il est évident que le tram engendrera d'inévitables vibrations et il convient notamment de minimiser la transmission des vibrations à l'ouvrage et d'éviter tout effet de résonance ;

- le projet de loi ne reprend pas les dépenses à engager pour l'installation des rails du tram. Cependant, la superstructure du tablier a été conçue pour que les rails puissent y être installés aisément. Il semble dans ce contexte évident que les travaux relatifs à la construction du tram et ceux de la réhabilitation du pont Adolphe devraient dans la mesure du possible se dérouler de manière concomitante ;
- une éventuelle collaboration avec le département d'ingénierie - génie civil de l'Université du Luxembourg pourrait, le cas échéant être envisagée. A noter qu'en l'occurrence l'Administration des ponts et chaussées est assistée par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne ;
- un membre de la Commission est d'avis que l'alimentation électrique du tram ne devra pas se faire par la voie de caténaires sur le pont Adolphe, et ce à cause de l'aspect inesthétique des lignes aériennes de contact. Il existe en effet d'autres options qui, bien qu'engendrant un surcoût par rapport à la solution de base sans caténaire, prévoient une alimentation par le sol ;
- suite à une question afférente, il est encore précisé que le kiosque à journaux désaffecté situé sur la Place de Bruxelles devra être déplacé pendant la durée du chantier. Il avait initialement été envisagé d'utiliser ce kiosque comme lieu d'exposition pour que le public puisse y suivre l'évolution du chantier, mais cette exposition aura finalement probablement lieu dans un conteneur.

Examen des articles

Intitulé

Alors que l'article 1^{er} du projet de loi présente l'autorisation demandée au législateur comme couvrant tant les travaux de réhabilitation du pont Adolphe que le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles situées aux deux extrémités du pont, le Conseil d'Etat estime que l'exposé des motifs n'apporte guère de précision sur les travaux de réaménagement en question ou sur leur coût. Dans la mesure où le réaménagement de ces deux places occupe une importance qui en rend nécessaire une mention formelle à l'article 1^{er}, la Haute Corporation est d'avis qu'il faudrait prévoir cette précision aussi dans le texte de l'intitulé. Etant donné qu'il n'est pas à même d'établir quelle est l'importance de ces travaux et de leur coût par rapport à l'ensemble des investissements visés par le projet de loi, le Conseil d'Etat laisse à la Chambre des Députés l'appréciation du suivi à réserver à cette observation.

Vu que les coûts du réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles avoisinent les 4.700.000 euros et que ce montant n'est, de l'avis des membres de la commission parlementaire, pas significatif par rapport au total des travaux, ces derniers décident de maintenir l'intitulé du projet de loi inchangé.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} autorise le Gouvernement à procéder à la mise en œuvre du projet de loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 1er. – *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement des Places de Metz et de Bruxelles.*

Le Conseil d'Etat renvoie à son observation relative à la formulation de l'intitulé. Si le maintien du contenu initial de l'article sous rubrique était nécessaire, il suggère d'écrire « réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles ». La commission parlementaire fait sienne cette remarque rédactionnelle et l'article 1^{er} se lira comme suit :

Art. 1er. – *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles.*

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet. Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2011 (valeur 696,95). Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. – *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de soixante-deux millions neuf cents mille euros (62.900.000 €). Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Le Conseil d'Etat est d'avis que, conformément aux usages légistiques, il suffit d'écrire le montant de la dépense à approuver en chiffres arabes et propose donc de libeller la fin de la première phrase de l'article comme suit : « ... dépasser le montant de 62.900.000 euros ». La Commission fait sienne cette proposition et réserve donc la teneur suivante à l'article 2 :

Art. 2. – *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 62.900.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits au Fonds des Routes du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des Travaux Publics, qui fera fonction de maître de l'ouvrage. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. – *Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Fonds des Routes.*

Par analogie à la formule de l'article 3 de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe, le Conseil d'Etat suggère d'écrire « ... imputées sur les crédits du Fonds des routes ». La Commission fait sienne cette suggestion. L'article 3 se lira donc comme suit :

Art. 3. – *Les dépenses sont imputées sur les crédits du Fonds des routes.*

*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de rédiger son projet de rapport dans les meilleurs délais.

5. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Le projet de loi n°6383 a pour objet d'insérer à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques un nouveau paragraphe 2bis. Dans sa version initiale, l'article unique du projet de loi est libellé comme suit :

Article unique. – *A l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré derrière le paragraphe 2 un nouveau paragraphe 2bis avec le texte suivant :*

« 2bis. Les règlements faits ensemble par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains sont publiés au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées. A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur dès leur publication. Ils cessent leur effet, s'ils ne sont pas confirmés dans un délai de trois mois par un règlement grand-ducal »

L'insertion de ce nouveau paragraphe a pour but de prévoir la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial, à savoir par voie de presse ou d'affichage, les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains. Cette publication par voie de presse ou d'affichage comme alternative à la publication au Mémorial tient à des nécessités de rapidité et de souplesse.

Il faut savoir que cette possibilité de publication alternative est déjà actuellement donnée par l'article 100 du Code de la Route, qui dispose en son paragraphe premier que « *le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le Ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des mesures particulières, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations dans le cas d'une urgence répondant à la définition du paragraphe 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou en cas de carence des autorités communales. Ces mesures sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées* ».

Cependant, il résulte des dispositions combinées de l'article 112 de la Constitution aux termes duquel « *aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi* » et de l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois que les règlements ministériels édictés conformément à l'article 100 du Code de la Route doivent être publiés au Mémorial, alors qu'aucune forme de publication dérogatoire à l'arrêté royal grand-ducal précité du 22 octobre 1842 n'est prévue par une loi, mais seulement par un règlement grand-ducal. Dans ces conditions, les mesures ministérielles visées à l'article 100 du Code de la Route ne peuvent produire leurs effets qu'après avoir été publiées au Mémorial.

Afin d'éviter que les règlements ministériels publiés par voie de presse ou par affichage ne soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la loi, le projet de loi sous rubrique a donc pour objet de

modifier la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en transférant les dispositions actuelles de l'article 100 du Code de la Route à l'article 5 de la loi de 1955.

Dans son avis du 16 décembre 2011, le Conseil d'Etat estime que c'est à bon escient que le Gouvernement entend redresser la situation en prévoyant de créer la base légale pour les différentes formes de publication selon lesquelles les règlements ministériels concernés pourront être portés à la connaissance du public ; il espère en outre qu'en attendant l'entrée en vigueur de la loi en projet, le Ministre compétent veillera que les actes normatifs pris en exécution de l'article 100 du Code de la Route soient exclusivement publiés au Mémorial.

Quant aux formes alternatives de publication des règlements ministériels par rapport au Mémorial, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi entendent reprendre la publication par voie de presse et l'affichage dans les communes concernées. Il estime que plusieurs questions pratiques devraient être résolues dans cette perspective et notamment les questions de l'endroit où les usagers de la route pourront trouver les informations, de la forme et de la durée de la publication ainsi que des modalités pour garantir la traçabilité au-delà du terme des effets de l'existence du règlement et de sa publication. Dans ce contexte, il émet les commentaires suivants :

- il note que la manière de publier les règlements par voie de presse n'est pas précisée. Dans ce contexte, il se demande notamment si un message audiovisuel à la télévision ou la diffusion d'un communiqué à la radio seraient suffisants et si les moyens d'enregistrement des émissions concernées par la société de télévision ou la station radio pourraient fournir un moyen de preuve pour établir la publication ou, si au contraire, il faudrait un communiqué dans la presse écrite et, le cas échéant, dans combien de journaux ;
- en ce qui concerne l'affichage dans les communes, la Haute Corporation constate que les auteurs du projet de loi ne précisent pas à quel endroit le règlement ministériel est censé être affiché : sur le tableau d'affichage officiel, à la porte de la maison communale ou encore à l'endroit où le règlement ministériel est censé s'appliquer ? Il n'est pas non plus précisé pendant quelle durée l'affichage doit avoir lieu et s'il doit comporter la reproduction intégrale du règlement. De même, le texte reste muet sur la preuve de l'affichage ou sur les responsabilités en cas d'affichage défaillant ;
- de l'avis de la Haute Corporation, la publication via Internet des règlements ministériels pourrait constituer une alternative intéressante par rapport aux formes de publication proposées par les auteurs du projet. En effet, elle permettrait une information en temps quasiment réel des usagers de la route, ce qui pourrait s'avérer avantageux en cas d'extrême urgence. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat privilégie l'idée de l'installation d'un site unique auprès du Service central de législation du Ministère d'Etat. Si les auteurs du projet de loi se déclarent d'accord avec l'idée de la publication des règlements sur un site Internet, ils ne rejoignent cependant pas l'idée d'un site unique auprès du Service central de législation. En effet, ce service n'assure pas de permanence ininterrompue. Or, une publication de règlements pourrait s'avérer nécessaire à tout moment du jour ou de la nuit. De la sorte, Monsieur le Ministre propose l'établissement d'un site spécifique, probablement auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
- pour le Conseil d'Etat, il semble évident que les règlements ministériels visés devront être publiés intégralement et que l'information restera accessible pendant la durée d'effet des dispositions en question ;
- pour ce qui est de la question d'établir la traçabilité tant de l'existence des textes réglementaires que de leur publication, le Conseil d'Etat propose de s'inspirer de l'article

82 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose dans son dernier alinéa que mention des règlements communaux et de leur publication est faite entre autre au Mémorial.

Quant au texte de l'article unique tel que proposé par les auteurs du projet de loi, le Conseil d'Etat note qu'il se réfère directement à la compétence des ministres ayant les Travaux publics et les Transports dans leurs attributions. Cette approche n'est pas compatible avec les articles 36 et 76, alinéa 2 de la Constitution. En effet, l'article 36 réserve la compétence d'exécution des lois au Grand-Duc. Même si en l'occurrence le projet de loi n'attribue pas directement des compétences réglementaires à des membres du Gouvernement pris individuellement, il présuppose comme acquis la délégation de compétence opérée en vertu de l'article 76, alinéa 2 de la Constitution. Or, il appartient au Grand-Duc seul d'actionner cette compétence. Le Conseil d'Etat s'oppose dès lors formellement au texte projeté et demande de modifier en conséquence la première phrase du nouveau paragraphe 2*bis* qu'il est projeté d'ajouter à l'article 5 de la loi de 1955.

Même si le Conseil d'Etat donne normalement la préférence au respect de la règle générale qui veut que les lois et règlements entrent en vigueur le quatrième jour après leur publication au Mémorial, il comprend que dans certaines circonstances il faut veiller à une application rapide des mesures réglementaires que les membres du Gouvernement visés à l'article 100 du Code de la Route peuvent être autorisés à prendre, par exemple dans l'hypothèse d'un grave accident de la circulation ou d'un éboulement de terrain entravant le trafic sur un tronçon de route déterminé. La deuxième phrase ne donne dès lors pas lieu à critique.

La troisième phrase n'a pas sa place dans la loi, car la disposition prévue restreint la prérogative du Grand-Duc d'exercer son pouvoir de délégation dans le cadre des règlements qu'il peut prendre en vertu des articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution. En effet, selon l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc de déterminer quelle sera la portée de la délégation de compétence qu'il peut accorder aux termes de l'alinéa 2 de cet article. Le Conseil d'Etat refuserait dès lors la dispense du second vote constitutionnel à la loi en projet si la troisième phrase du nouveau paragraphe 2*bis* de l'article 5 de la loi précitée de 1955 était maintenue.

Le Conseil d'Etat note encore qu'aux termes d'un projet de règlement qui a pour objet de modifier l'article 100 du Code de la Route et dont il a été saisi parallèlement au projet de loi sous rubrique, les auteurs entendent donner compétence aux ministres assumant la responsabilité des ressorts des Travaux publics et des Transports pour suppléer à la carence des autorités communales de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations ou pour réglementer la circulation sur ces tronçons de route en cas d'urgence définie à l'article 5 de la loi précitée de 1955. Etant donné que la compétence de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations revient d'après le prédit article 5, paragraphe 3 aux autorités communales, la restriction prévue de cette compétence équivaut à une intervention du pouvoir exécutif dans les attributions des communes spécialement reconnues en la matière par la loi. Les dispositions réglementaires prises en l'occurrence sans le fondement légal nouvellement prévu risqueraient dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Aussi le Conseil d'Etat marque-t-il son accord avec la reprise à l'article 5 de la loi de 1955 de la possibilité d'intervention exceptionnelle du pouvoir réglementaire étatique dans une matière où la compétence réglementaire revient normalement aux communes. Il n'estime pourtant pas indiqué d'évoquer les cas d'urgence spéciaux prévus audit article 5, alors que le pouvoir réglementaire étatique est de façon générale tenu par des règles spécifiques en ce qui concerne le recours à la procédure d'urgence.

Quant à l'emplacement de la modification projetée, le Conseil d'Etat préférerait une insertion des nouvelles dispositions *in fine* du paragraphe 2 dudit article 5. Dans ce contexte, il estime

que le dernier alinéa actuel de ce paragraphe pourrait être supprimé alors qu'il fait double emploi avec le principe général inscrit à l'article 29 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose que les règlements communaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements d'administration générale.

Au regard de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de réserver la rédaction suivante à l'article unique du projet de loi sous rubrique :

Article unique. *Le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant :*

« Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication ».

La Commission décide de faire sienne la proposition du Conseil d'Etat.

A la demande de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, il sera réservé un traitement prioritaire à l'évacuation de ce projet de loi.

6. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, qui date du 13 novembre 2012 et qui a été émis suite aux amendements parlementaires du 18 octobre 2012.

L'amendement 1 a, en premier lieu, comme objectif de répondre à l'opposition du Conseil d'Etat de modifier les annexes par règlement grand-ducal. Sur ce point, il rencontre son approbation. Ensuite, l'amendement a pour objet d'abroger les annexes IIbis et IIter. Concernant ce point, il est prié de se référer au commentaire de l'amendement 3 ci-dessous.

L'amendement 2 donne suite à une proposition du Conseil d'Etat, demandant à préciser le règlement européen à suivre. La Haute Corporation y marque son accord, tout en suggérant de se limiter à la mention de l'intitulé abrégé, c'est-à-dire le numéro du règlement, suivi du terme « précité » à la suite de la première mention au dispositif de l'intitulé complet du règlement, à savoir aux articles 7, 8 et 19 nouveaux. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'amendement 3 vise l'article 12 nouveau, ayant trait à la mise aux enchères des quotas. Dans son avis initial, le Conseil d'Etat avait critiqué l'absence de précisions concernant la quantité des quotas mis aux enchères au Luxembourg, ainsi que la procédure à suivre. Dans son avis complémentaire, la Haute Corporation estime que l'amendement 3 ne répond pas à cette critique, car il se borne à recopier l'article 10, paragraphe 2 de la directive 2009/29/CE,

avec la référence aux annexes II*bis* et II*ter* de cette directive. Le Conseil d'Etat note donc que la Commission du développement durable a opté pour une transposition par référence, estimant que le texte de la directive prévoit dans ce domaine des règles non équivoques ne comportant pas d'options entre lesquelles le Luxembourg aurait pu choisir. Le Conseil d'Etat est d'avis que la mise en œuvre du système de répartition relève de la compétence de la Commission européenne, de sorte qu'il insiste à omettre le paragraphe 2 à l'article 11. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Les amendements 4 à 6 tendent à préciser le texte en mentionnant les actes de l'Union européenne visés. Le Conseil d'Etat y marque son accord tout en renvoyant à ses observations à l'endroit de l'amendement 2 quant à la dénomination abrégée à utiliser lors d'un renvoi répété au même règlement. Comme ci-dessus, les membres de la Commission suivent cette suggestion.

Les amendements 7 et 8 ne soulèvent aucun commentaire de la part de la Haute Corporation.

*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport, afin qu'il soit adopté lors de la réunion du 27 novembre prochain. A la demande du groupe parlementaire DP, il sera en outre procédé, au cours de cette même réunion, à un échange de vues avec des représentants du Ministère concernant la Conférence de l'ONU sur le changement climatique qui se tiendra à Doha (Qatar) du 26 novembre au 7 décembre 2012.

*

Suite à une remarque afférente, il est encore brièvement fait mention de la volonté de la Commission européenne de suspendre l'application de la taxe européenne sur les émissions de CO₂ aux compagnies aériennes jusqu'à la prochaine assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'automne 2013.

7. Examen des documents européens suivants :

COM (2012) 576 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union

COM (2012) 595 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables

COM (2012) 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

COM (2012) 629 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Programme de travail de la Commission pour l'année 2013

Le document COM (2012) 576 est une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union. Il vise principalement à mettre en œuvre le protocole de Nagoya et à permettre la ratification de ce traité par l'UE.

Au sein de l'Union, des parties prenantes très diverses, dont des chercheurs universitaires et des entreprises issues de différents secteurs industriels (par exemple, la sélection végétale et l'élevage, les cosmétiques, les denrées alimentaires et les boissons, l'horticulture, la biotechnologie industrielle, l'industrie pharmaceutique) utilisent des ressources génétiques à des fins de recherche et de développement ; d'autres exploitent les connaissances traditionnelles associées à ces ressources.

L'Union européenne et ses Etats membres sont parties à la Convention sur la diversité biologique. Cette dernière reconnaît que les Etats ont des droits souverains sur les ressources génétiques relevant de leur juridiction et le pouvoir de déterminer l'accès à ces ressources. La Convention fait obligation à chacune des parties de faciliter l'accès aux ressources génétiques sur lesquelles elle dispose de droits souverains. Elle oblige également chaque partie à partager de manière juste et équitable les résultats de la recherche et du développement ainsi que les avantages découlant de l'utilisation commerciale des ressources génétiques avec la partie qui fournit ces ressources.

Après avoir examiné le document sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent qu'il ne viole pas le principe de subsidiarité.

*

Le document COM (2012) 595 est une proposition de directive modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

La plupart des biocarburants actuels sont élaborés à partir de plantes cultivées sur des terres agricoles, telles que le blé et le colza. Lorsque des terres agricoles destinées auparavant aux marchés de l'alimentation humaine ou animale sont convertis à la production de biocarburant, la demande de produits autres que le carburant doit néanmoins être satisfaite.

L'utilisation de biocarburants produits à partir de denrées alimentaires pour atteindre l'objectif de 10% d'énergies renouvelables fixé par la directive sur les énergies renouvelables sera limitée à 5%. Le but est de stimuler le développement d'autres biocarburants, dits de seconde génération, produits à partir de matières premières non alimentaires, telles que les déchets ou la paille, dont les émissions sont sensiblement inférieures à celles des combustibles fossiles et qui n'interfèrent pas directement avec la production alimentaire mondiale.

La Commission européenne propose la limitation de la contribution des biocarburants conventionnels à la réalisation des objectifs de la directive sur les énergies renouvelables. Cette option vise à réduire au minimum les incidences des biocarburants en termes de changements indirects dans l'affectation des sols en limitant à 5% le volume de biocarburants conventionnels qui peut être comptabilisé aux fins des objectifs de la directive sur les énergies renouvelables aux niveaux actuels de production. Pour ce faire, la proposition de la Commission européenne prévoit :

- de porter à 60% le niveau minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les nouvelles installations, afin d'améliorer l'efficacité des processus de production des biocarburants et de dissuader l'investissement dans des installations présentant une faible performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre ;
- d'inclure des facteurs liés aux changements indirects d'affectation des sols dans les rapports que doivent soumettre les fournisseurs de carburant et les Etats membres sur la réduction des émissions associée aux biocarburants et aux bioliquides ;
- de restreindre jusqu'en 2020 au niveau actuel de consommation, c'est-à-dire 5%, le volume de biocarburants et de bioliquides produits à partir de cultures alimentaires pouvant être comptabilisé dans les 10% d'énergies renouvelables que vise l'UE à l'horizon 2020 pour le secteur des transports, tout en gardant inchangés les objectifs globaux en matière d'énergies renouvelables et de réduction de l'intensité en CO₂ ;
- de mettre en place des mesures incitatives afin de promouvoir les biocarburants auxquels sont associé un niveau faible ou nul d'émissions liées au changement indirect dans l'affectation des sols, en particulier des biocarburants de deuxième ou troisième génération produits à partir de matières premières n'entraînant pas de besoins de terres supplémentaires, telles que des algues, de la paille ou divers types de déchets, car ils contribueront davantage à la réalisation de l'objectif de 10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports fixé par la directive sur les énergies renouvelables.

Après avoir examiné le document sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent qu'il ne viole pas le principe de subsidiarité. D'une manière générale, ils saluent cette proposition de directive, tout en enjoignant Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures à s'entretenir avec Monsieur le Ministre de L'Economie et du Commerce extérieur, afin de réfléchir à des solutions alternatives.

*

Le document COM (2012) 626 est un rapport de la Commission européenne relatif aux progrès dans la réalisation des objectifs assignés au titre du protocole de Kyoto. Ce rapport est établi chaque année sur base des données fournies par les Etats membres, en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE 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.

Selon les projections relatives aux GES établies en 2011 et mises à jour en 2012, six Etats membres de l'UE15 (Finlande, France, Allemagne, Grèce, Suède, Royaume-Uni) sont sur la bonne voie pour atteindre leurs objectifs respectifs de réduction des GES sur le plan national. Si l'on tient compte du recours envisagé aux mécanismes de flexibilité prévus dans le cadre du protocole de Kyoto, de l'utilisation des quotas non utilisés provenant de la réserve pour les nouveaux entrants dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, ainsi que des puits de carbone et des mesures supplémentaires, seul un Etat membre, l'Italie, pourrait éprouver des difficultés à atteindre les objectifs fixés.

Dans la plupart des douze Etats membres qui ont adhéré à l'Union en 2004, les émissions devraient augmenter légèrement entre 2009 et 2012. Cependant, neuf de ces Etats membres auxquels un objectif a été assigné au titre du protocole de Kyoto devraient atteindre, voire dépasser, leur objectif sur la seule base des politiques et mesures existantes. Selon les estimations, la Slovénie devrait atteindre son objectif lorsque toutes les mesures existantes et prévues donneront les résultats escomptés.

Le train de mesures sur l'énergie et le changement climatique adopté en 2009 met en place un ensemble intégré et ambitieux de politiques et de mesures visant à s'attaquer au changement climatique jusqu'à 2020 et au-delà. Il s'agit de l'un des cinq grands objectifs de la stratégie « Europe 2020 » pour l'emploi et la croissance économique. A partir de 2013, l'effort total que devra fournir l'Union pour réduire, d'ici à 2020, ses émissions de gaz à effet de serre de 20% par rapport à 1990 se répartira entre les secteurs couverts par le SCEQE de l'UE et ceux qui ne le sont pas. Les préparatifs pour la mise en œuvre de l'engagement de réduction des GES d'ici à 2020 sont pratiquement terminés.

En ce qui concerne le SCEQE de l'UE, des progrès importants ont été accomplis dans la préparation en vue de la phase 3 (2013-2020), notamment en ce qui concerne la plateforme d'enchère, le registre unique de l'Union et l'adoption de règles harmonisées relatives à la surveillance, la déclaration, l'accréditation et la vérification. En ce qui concerne la décision relative à la répartition de l'effort, qui régit les émissions de GES dans les secteurs qui ne sont pas concernés par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE en établissant pour chaque Etat membre des objectifs annuels contraignants concernant les émissions de GES, les travaux relatifs aux modalités d'application se poursuivent, notamment pour ce qui est de déterminer la valeur absolue des objectifs des Etats membres et le système de conformité qui sera mis en place pour surveiller l'action des Etats membres chaque année et les aider à prendre les mesures correctives nécessaires s'ils ne parviennent pas à atteindre leurs objectifs.

Selon les dernières projections disponibles concernant les émissions de GES, qui tiennent compte de la mise en œuvre du train de mesures sur le climat et l'énergie, l'UE devrait atteindre collectivement l'objectif qu'elle s'est fixé pour 2020. Toutefois, seuls treize Etats membres devraient être en mesure de respecter leurs engagements avec les politiques existantes, et huit autres devraient atteindre leurs objectifs une fois que leurs politiques et mesures supplémentaires donneront les résultats escomptés. Les six derniers doivent élaborer de nouvelles politiques afin de réaliser leurs objectifs et/ou avoir recours aux possibilités prévues dans le train de mesures sur le climat et l'énergie.

Suite à une question afférente, il est précisé que le Luxembourg atteindra ses objectifs en matière de réduction de GES par le biais de recours aux mécanismes flexibles. Monsieur le Ministre délégué est cependant d'avis que les différentes mesures qui ont été prises au niveau national ont malgré tout contribué à une certaine amélioration en la matière.

*

Le document COM (2012) 629 est une communication de la Commission européenne concernant son programme de travail pour l'année 2013. Il est à noter que ce document a été renvoyé à toutes les commissions parlementaires de la Chambre des Députés, et non pas à la seule Commission du Développement durable. Le programme de travail de la Commission annonce une cinquantaine de nouvelles initiatives, qui seront présentées en 2013 et dans la première partie de l'année 2014. Ces nouvelles initiatives ont pour but de relever des défis concrets dans sept grands domaines d'action :

1. mettre en place une véritable union économique et monétaire : nouveaux textes législatifs destinés à accroître la stabilité, la transparence et la protection des consommateurs dans le secteur financier, fondés en particulier sur le projet détaillé pour une véritable union économique et monétaire ;
2. stimuler la compétitivité grâce au marché unique et à la politique industrielle : initiatives visant à réduire les coûts supportés par les entreprises dans des domaines tels que la TVA et la facturation, à s'attaquer aux obstacles à la compétitivité et à encourager les

principaux secteurs de croissance au moyen de partenariats public privé dans le domaine de la recherche ;

3. garantir l'interconnexion pour affronter la concurrence : amélioration des réseaux par la libéralisation du secteur de l'énergie, par l'encouragement des investissements dans des infrastructures telles que la large bande et par la modernisation des transports et de la logistique en Europe ;
4. mettre la croissance au service de l'emploi : renforcement de l'aide pratique aux chômeurs dans des domaines tels que les services publics de l'emploi et mesures destinées à faire en sorte que l'UE mette tout en œuvre pour favoriser l'inclusion sociale ;
5. utiliser les ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité : définition des perspectives à long terme importantes pour la croissance durable, par l'établissement d'un cadre portant sur l'énergie et le changement climatique pour la période allant jusqu'en 2030 et actions spécifiques concernant la qualité de l'air et les déchets ;
6. construire une Europe sûre : renforcement de la justice par la création d'un Parquet européen chargé de protéger les intérêts financiers de l'UE, accroissement de la sécurité par la lutte contre le trafic d'armes à feu et consolidation de la citoyenneté dans le contexte de l'Année européenne des citoyens ;
7. assumer notre part de responsabilité sur la scène mondiale : promotion de nos intérêts et de nos valeurs au moyen d'une nouvelle génération d'accords commerciaux, mesures ciblées dans notre voisinage et contribution de l'Union à la réalisation des objectifs du millénaire pour le développement, en tant que premier partenaire de la coopération au développement au niveau mondial.

Le seul domaine d'action concernant directement la Commission du Développement durable est celui relatif à l'utilisation des ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité. L'objectif de ce domaine d'action est de rendre l'économie de l'Union plus innovante et compétitive, tout en utilisant moins de ressources et en causant moins de dommages à l'environnement. Il convient de produire moins de déchets et d'en réutiliser et d'en recycler davantage. Une utilisation plus rationnelle des ressources contribuerait à la croissance, à l'emploi et à une compétitivité accrue, réduirait les coûts supportés par les entreprises, aurait des effets bénéfiques notables sur la santé et l'environnement, diminuerait les émissions de gaz à effet de serre, limiterait les factures énergétiques et ouvrirait de nouvelles possibilités d'innovation et d'investissement.

La Commission européenne part du constat que la société et l'économie européennes n'exploitent pas encore pleinement le potentiel que présente l'utilisation rationnelle des ressources. Une grande partie des déchets recyclables est exportée ou mise en décharge. La planification et les investissements sont entravés par l'absence de cadres à long terme concernant la politique à mener en matière de climat et d'énergie au-delà de 2020, mais aussi l'utilisation durable à long terme de ressources essentielles telles que l'air, le sol, l'énergie, l'eau, les poissons et la biomasse. Parallèlement, de tels cadres peuvent contribuer à stimuler l'innovation nécessaire pour exploiter le potentiel de la transition vers une économie à faibles émissions de CO₂ dans des domaines comme les transports, l'énergie et l'agriculture. Ainsi, afin de continuer à compléter les chaînons manquants, la Commission présentera, en 2013 ou en 2014, des propositions visant à :

- fournir des perspectives à long terme concernant la manière dont l'UE poursuivra, au-delà de ses objectifs pour 2020, sa trajectoire vers une économie à faibles émissions de CO₂, en définissant un cadre global pour la période allant jusqu'en 2030 ;

- élaborer une nouvelle stratégie sur l'adaptation au changement climatique afin d'accroître la résilience de l'Europe ;
- réexaminer la législation en matière de déchets, pour réfléchir à la manière dont les nouveaux marchés et l'amélioration du recyclage peuvent contribuer à la croissance ;
- adapter le cadre stratégique de l'UE concernant la qualité de l'air.

Parallèlement, la finalisation de la nouvelle génération de politiques en matière d'agriculture et de pêche et de programmes de développement régional et rural maximisera les possibilités de réunir l'innovation et la création d'emplois en mettant l'accent sur la durabilité. La promotion d'une « économie bleue » caractérisée par une utilisation rationnelle des ressources permettra aux zones maritimes que compte l'Europe de contribuer davantage à la croissance.

*

Pour plus de détails concernant les quatre documents européens sous rubrique, il est prié de se reporter au document établi par les responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et repris en annexe du présent procès-verbal.

8. Divers

Monsieur le Président informe les membres de la Commission qu'une réunion jointe, avec la Commission des Finances et du Budget, a été convoquée pour le 22 novembre à 08h00. A la demande des groupes parlementaires DP et *déi gréng*, il y sera procédé à un échange de vues avec Monsieur le Ministre des Finances et Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet du dossier Cargolux.

Luxembourg, le 3 décembre 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

Documents européens

L. COM 576 : Proposition de règlement du PE et du Conseil relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union

La récente proposition de la Commission offrira un accès fiable aux ressources génétiques situées en dehors de l'Union. Elle constitue un encouragement pour les chercheurs et les entreprises européennes. La proposition, un projet de règlement visant à mettre en œuvre le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation, a pour objet de protéger les droits des pays et des communautés autochtones et locales qui donnent l'autorisation d'utiliser leurs ressources génétiques et les connaissances traditionnelles qui y sont associées, tout en octroyant aux chercheurs européens un accès plus fiable à des échantillons de ressources génétiques de qualité, à un prix intéressant et avec une grande sécurité juridique.

Les ressources génétiques jouent un rôle de plus en plus important dans de nombreux secteurs économiques, et notamment la sélection végétale et animale, les cosmétiques et les produits pharmaceutiques. Nombre de ces ressources proviennent de hauts lieux de la biodiversité situés dans les pays en développement. L'absence de règles claires en ce qui concerne l'accès à ces ressources a mené certains pays à déposer plainte parce qu'ils estiment que leurs droits souverains ont été bafoués par des chercheurs étrangers, phénomène connu sous le nom de «**biopiraterie**». Le manque de confiance a poussé certains à adopter des conditions restrictives qui entravent l'accès aux ressources génétiques. La proposition est destinée à apaiser les craintes tout en élargissant les possibilités en matière de recherche, de développement et d'innovation concernant les produits et les services axés sur la nature. Des conditions équitables pour tous les utilisateurs européens de ressources génétiques seraient particulièrement avantageuses pour les PME et pour la recherche non commerciale bénéficiant d'un financement public, et multiplieraient les possibilités de collaboration internationale.

La proposition de règlement obligera les utilisateurs à s'assurer que l'accès aux ressources génétiques et aux connaissances traditionnelles qui y sont associées s'est fait en conformité avec les dispositions légales en vigueur dans le pays d'origine et que le partage des avantages découlant de leur utilisation est juste et équitable. Les utilisateurs seront également tenus de déclarer qu'ils ont fait preuve de la diligence nécessaire requise par le règlement (ou qu'ils en feront preuve à l'avenir). Les utilisateurs contrevenants seront sanctionnés.

Le règlement vise également à aider les chercheurs et les industriels à respecter les règles établies. Les bonnes pratiques sectorielles joueront un rôle essentiel et les associations d'utilisateurs pourront demander la reconnaissance officielle de bonnes pratiques en matière d'accès et de partage des avantages, les codes de conduite déjà mis en place en la matière dans le secteur universitaire et différentes industries pouvant servir de point de départ.

Un registre des collections fiables de l'UE, tels que des banques de semences et des jardins botaniques, sera établi afin de recenser les collections pour lesquelles il existe un engagement à ne transmettre des échantillons de ressources génétiques que s'ils sont accompagnés de toute la documentation nécessaire. Les utilisateurs qui se procureront leur matériel de recherche auprès d'une collection fiable seront réputés avoir respecté l'obligation qui leur incombe en

matière de diligence nécessaire. Une plate-forme de l'UE sera également établie afin de rationaliser les conditions d'accès dans les États membres.

Les mesures proposées vont faire l'objet d'un examen au Parlement européen et au Conseil et, dès que le texte sera adopté, il sera intégré dans le droit de l'UE.

La onzième conférence des parties à la Convention sur la diversité biologique qui s'est tenue du 8 au 19 octobre 2012 à Hyderabad a constitué une excellente occasion d'expliquer le fondement de la proposition législative et de poursuivre la collaboration avec les partenaires internationaux afin d'assurer une mise en œuvre efficace du protocole de Nagoya.

Les ressources génétiques représentent une contribution essentielle pour de nombreux secteurs industriels de l'UE: 26 % de l'ensemble des nouveaux médicaments approuvés au cours des trente dernières années sont soit des produits naturels, soit des produits issus de produits naturels.

La Convention sur la diversité biologique (CDB), à laquelle l'UE est partie, oblige les signataires à faciliter l'accès aux ressources génétiques sur lesquels ils détiennent des droits souverains et à partager de manière juste et équitable les résultats de la recherche et du développement ainsi que les avantages découlant de l'utilisation commerciale de ces ressources. Cela étant, la Convention donne peu de détails quant à la manière dont l'accès et le partage des avantages doivent s'organiser dans la pratique et les pays industrialisés ont rechigné à adopter des mesures en faveur d'un partage effectif des avantages. Cela a sérieusement entravé les progrès mondiaux dans le domaine de la conservation et de l'utilisation durable de la biodiversité, ce qui est regrettable parce que les hauts lieux de la biodiversité ont tout à gagner de l'établissement d'un cadre efficace régissant l'accès et le partage des avantages. Le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation adopté en octobre 2010 comble ces lacunes puisqu'il oblige les signataires à prendre des mesures visant à garantir que seules les ressources génétiques et les connaissances traditionnelles associées à ces ressources acquises légalement sont utilisées sous leur juridiction. La proposition de règlement prévoit le mécanisme nécessaire pour traduire cette obligation dans la pratique dans l'Union européenne.

Dans le présent contexte, il est à noter que le Grand-Duché a signé le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation en date du 23 juin 2011 et que le Luxembourg est Partie à la Convention sur la diversité biologique depuis le 5 septembre 1994.

II. COM 595: Proposition de directive du PE et du Conseil modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables

La Commission européenne vient de présenter une proposition de directive visant à restreindre la conversion de terres en cultures destinées à la production de biocarburants et à accroître les effets bénéfiques pour le climat des biocarburants utilisés dans l'Union européenne. **L'utilisation de biocarburants produits à partir de denrées alimentaires pour atteindre l'objectif de 10 % d'énergies renouvelables fixé par la directive sur les énergies renouvelables sera limitée à 5 %.** Le but est de stimuler le développement d'autres biocarburants, dits de seconde génération, produits à partir de matières premières non alimentaires, telles que des déchets ou de la paille, dont les émissions sont sensiblement

inférieures à celles des combustibles fossiles et qui n'interfèrent pas directement avec la production alimentaire mondiale. Pour la première fois, **l'estimation de l'impact de la conversion des terres – le changement indirect dans l'affectation des sols (ILUC) – sera prise en considération lors de l'évaluation de la performance des biocarburants en matière de réduction des émissions.**

Günther Oettinger, membre de la Commission chargé de l'énergie, a déclaré à ce sujet: *«cette proposition encouragera les biocarburants les plus performants. À l'avenir, les biocarburants permettront de réduire plus sensiblement les émissions de gaz à effet de serre et de diminuer la facture de nos importations de carburant.»*

Mme Connie Hedegaard, commissaire européenne chargée de l'action pour le climat, s'est exprimée en ces termes: *«Pour que les biocarburants contribuent à la lutte contre les changements climatiques, nous devons utiliser des biocarburants vraiment durables. Nous devons investir dans des biocarburants permettant une réelle réduction des émissions et n'entrant pas en concurrence avec la production alimentaire. Nous n'abandonnons évidemment pas les biocarburants de première génération, mais notre message est clair: l'expansion future des biocarburants devra venir des biocarburants avancés. Tout le reste ne sera pas durable».*

Produits de façon durable et selon des procédés efficaces, les biocarburants représentent, pour le bouquet énergétique de l'UE, une solution de substitution à faible intensité en CO₂ par rapport aux combustibles fossiles, en particulier pour le secteur des transports. Les biocarburants sont faciles à stocker et à distribuer, présentent une forte densité énergétique et émettent généralement beaucoup moins de gaz à effet de serre que le pétrole, le gaz naturel ou le charbon. Seuls les biocarburants qui remplissent un ensemble de critères de durabilité peuvent bénéficier d'aides publiques sur le marché européen.

À mesure que le marché des biocarburants s'est développé, il est devenu manifeste que tous les biocarburants ne se valaient pas en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre liées à l'affectation des sols. D'après de récentes études scientifiques, si l'on prend en compte les modifications indirectes de l'affectation des sols provoquées par la production de biocarburants, par exemple le déplacement de la production agricole destinée à l'alimentation humaine ou animale vers des terres non agricoles, telles que des forêts, la contribution de certains biocarburants aux émissions peut en fait être équivalente à celle des combustibles fossiles qu'ils remplacent.

La Commission propose par conséquent de modifier la législation actuelle sur les biocarburants introduite par la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et par la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants et notamment:

- de porter à 60 % le niveau minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les nouvelles installations, afin d'améliorer l'efficacité des processus de production des biocarburants et de dissuader l'investissement dans des installations présentant une faible performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre;
- d'inclure des facteurs liés aux changements indirects d'affectation des sols (ILUC) dans les rapports que doivent soumettre les fournisseurs de carburant et les États membres sur la réduction des émissions associée aux biocarburants et aux bioliquides;

- de restreindre jusqu'en 2020 au niveau actuel de consommation, c'est-à-dire 5 %, le volume de biocarburants et de bioliquides produits à partir de cultures alimentaires pouvant être comptabilisé dans les 10% d'énergies renouvelables que vise l'UE à l'horizon 2020 pour le secteur des transports, tout en gardant inchangés les objectifs globaux en matière d'énergies renouvelables et de réduction de l'intensité en CO₂;
- de prévoir des mesures incitatives afin de promouvoir les biocarburants auxquels sont associé un niveau faible ou nul d'émissions liées au changement indirect dans l'affectation des sols, en particulier des biocarburants de deuxième ou troisième génération produits à partir de matières premières n'entraînant pas de besoins de terres supplémentaires, telles que des algues, de la paille ou divers types de déchets, car ils contribueront davantage à la réalisation de l'objectif de 10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports fixé par la directive sur les énergies renouvelables.

Grâce à ces nouvelles mesures, la Commission entend promouvoir des biocarburants qui, tout à la fois, permettent de réduire sensiblement les émissions, n'entrent pas directement en concurrence avec la production alimentaire et sont plus durables. La proposition actuelle ne restreint pas la possibilité pour les États membres d'octroyer des subventions aux biocarburants, mais la Commission est d'avis qu'après 2020, les biocarburants ne devraient recevoir d'aides financières que s'ils permettent une réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre et ne sont pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale.

La directive de 2009 sur les énergies renouvelables exige une part de 10 % d'énergies renouvelables dans la consommation du secteur des transports à l'horizon 2020; la directive sur la qualité des carburants fixe un objectif de 6 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 pour les carburants utilisés dans le secteur des transports. Une contribution notable des biocarburants à la réalisation de ces objectifs est escomptée.

Afin d'éviter d'éventuels effets secondaires négatifs, les deux directives imposent des critères de durabilité que les biocarburants et les bioliquides doivent respecter pour être comptabilisés aux fins de la réalisation des objectifs et bénéficier d'aides.

Les critères de durabilité des biocarburants aujourd'hui en vigueur empêchent que des forêts, des zones humides et des terres riches en biodiversité soient directement converties à la production de biocarburants et imposent que les émissions de gaz à effet de serre des biocarburants soient inférieures d'au moins 35 % à celles des carburants fossiles qu'ils remplacent. À partir de 2017, cette réduction devra être d'au moins 50%

Le risque existe cependant que pour satisfaire une partie de la demande supplémentaire de biocarburants, les terres dédiées à l'agriculture augmentent à l'échelle mondiale, ce qui conduirait indirectement à une hausse des émissions due à la conversion des sols. C'est pourquoi la Commission a examiné l'impact des changements indirects dans l'affectation des sols (ILUC) et a proposé les mesures précitées en vue de réduire au minimum cet impact.

III. COM 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

Il y a lieu de noter qu'il s'agit d'un rapport annuel que la Commission est tenue d'établir sur base des données fournies par les États membres pour évaluer les progrès accomplis par la

Communauté et par ses États membres dans la voie du respect des engagements pris au titre de la CCNUCC et du protocole de Kyoto.

Quelques chiffres clé :

émissions 2011 (chiffres provisoires) :

- **UE-15** : -14% par rapport à 1990 (diminution de 3,6% par rapport à 2010) ; évolution du PIB 1990 – 2011 : 43%
- **UE-27** : -18% par rapport à 1990 (diminution de 2,5% par rapport à 2010) ; évolution du PIB 1990 – 2011 : 48%

Les émissions ont diminué tant dans l'UE-15 que dans l'UE-27 en dépit d'une croissance économique marquée, ce qui montre que la dissociation entre les émissions de GES et la croissance économique a progressé régulièrement depuis 1990.

Dans l'ensemble, l'UE-15 est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif qui lui a été assigné au titre du protocole de Kyoto (réduction des émissions de 8% sur la période 2008 – 2012 par rapport à 1990). D'après les projections cumulées pour tous les secteurs, les émissions totales de GES de l'UE-15 durant la période d'engagement au titre du protocole de Kyoto devraient être inférieures de 11,3 % à celles de l'année de référence (1990).

Pour le Luxembourg, les chiffres se présentent comme suit :

- 2008 : 12,1 millions de tonnes de CO₂ ;
- 2009 : 11,6 millions de tonnes de CO₂ ;
- 2010 : 12,1 millions de tonnes de CO₂ ;
- 2011 : 12,3 millions de tonnes de CO₂ (provisoire)

Objectif Kyoto : 9,48 millions de tonnes de CO₂ en moyenne par année pendant la période 2008 – 2012.

Nos émissions se situent donc en moyenne à 12 millions de tonnes de CO₂ pendant les années 2008 à 2011, soit 9% en dessous du niveau de 1990. Le Luxembourg assurera le respect de ses obligations grâce au recours aux mécanismes flexibles.

IV. COM 629 : Programme de travail de la Commission pour 2013

La Commission poursuit 7 objectifs pour 2013 :

- Une véritable union économique et monétaire
- Stimuler la compétitivité grâce au marché unique et à la politique industrielle
- Garantir l'interconnexion pour affronter la concurrence
- La croissance au service de l'emploi : inclusion et excellence

- Utiliser les ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité
- Construire une Europe sûre
- Assumer notre part de responsabilité : l'Europe sur la scène mondiale.

Dans le domaine de l'environnement, la Commission explique qu'actuellement "la planification et les investissements sont entravés par l'absence de cadres à long terme, concernant sans nul doute la politique à mener en matière de climat et d'énergie au-delà de 2020, mais aussi l'utilisation durable à long terme de ressources essentielles telles que l'air, le sol, l'énergie, l'eau, les poissons et la biomasse". Pour 2013, il s'agira donc d'optimiser l'utilisation de l'énergie, des ressources et de l'environnement grâce à des **politiques de croissance durable** qui permettront de répondre aux besoins en énergie, de faire face aux changements climatiques et d'améliorer la qualité de l'air et la gestion des déchets. L'année 2013 marquera le début de la 3e phase du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (2013-2020).

Afin de continuer à compléter les chaînons manquants, la Commission présentera, en 2013 ou en 2014, des propositions visant à:

- fournir des perspectives à long terme concernant la manière dont l'UE poursuivra, au-delà de ses objectifs pour 2020, sa trajectoire vers une économie à faibles émissions de CO₂, en définissant un cadre global pour la période allant jusqu'en 2030;
- élaborer une nouvelle stratégie sur l'adaptation au changement climatique afin d'accroître la résilience de l'Europe;
- réexaminer la législation en matière de déchets, pour réfléchir à la manière dont les nouveaux marchés et l'amélioration du recyclage peuvent contribuer à la croissance;
- adapter le cadre stratégique de l'UE concernant la qualité de l'air.

07

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission des Finances et du Budget
et
Commission du Développement durable
et
**Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire**

Procès-verbal de la réunion du 14 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. de 10h00 à 11h15:

Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR)
2. à partir de 11h15 (seulement pour les membres de la Commission du Développement durable):

Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)
3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
4. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Fernand Boden, M. Alex Bodry, M. Fernand Etgen, M. Gast Gibéryen, M. Norbert Hauptert, M. Lucien Lux, M. Roger Negri, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany, membres de la Commission du Développement durable

Mme Diane Adehm, M. André Bauler, M. Alex Bodry, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Claude Haagen, M. Henri Kox, M. Robert Weber, membres de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

M. Luc Frieden, Ministre des Finances

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

Mme Sarah Khabirpour, du Ministère des Finances

Tom Weigerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, membre de la Commission du Développement durable
M. Jacques-Yves Henckes, membre de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

Présidence : M. Michel Wolter, Président de la Commission des Finances et du Budget
M. Fernand Boden, Président de la Commission du Développement durable
M. Alex Bodry, Président de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

1. Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, déi gréng et ADR)

En sa qualité de représentant légal du groupe chinois HNA et pour éviter toute critique quant à un conflit d'intérêt, Monsieur Jacques-Yves Henckes renonce à assister à la présente réunion et quitte la salle. En sa qualité d'ancien membre du conseil d'administration de la SNCI, Monsieur Robert Weber annonce qu'il ne prendra pas part aux débats mais décide pourtant d'assister à la présente réunion.

*

Suite à un article publié dans la presse luxembourgeoise en date du 26 octobre dernier, les groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR ont exprimé le souhait de s'entretenir avec Messieurs les Ministres Lux Frieden et Claude Wiseler au sujet de la cession à Qatar Airways des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux.

Après avoir d'emblée rappelé que la transaction en question a eu lieu dans un contexte différent du contexte actuel, Monsieur le Ministre des Finances évoque les difficultés auxquelles Cargolux a fait face depuis quelques années, difficultés qui ont notamment amené l'Etat luxembourgeois à lui accorder, en 2009, une garantie étatique exceptionnelle de 100 millions USD. A la même époque, Cargolux a également dû procéder à une augmentation de capital afin d'éponger ses pertes et de poursuivre son développement.

Par ailleurs, toujours en 2009 et suite à la faillite de SAirlines (groupe Swissair) actionnaire du groupe Cargolux, l'Etat luxembourgeois – en la personne de Monsieur le Ministre des Finances – a pris la décision de racheter les parts de cette société en portage, à savoir dans le seul et unique but de les revendre à un tiers dans les meilleurs délais. Ainsi, l'Etat luxembourgeois était depuis 2009 à la recherche d'un nouvel actionnaire en remplacement de SAirlines, dont il avait racheté les parts après sa liquidation.

Quant à ce nouvel actionnaire, l'objectif de l'Etat luxembourgeois était de trouver un partenaire industriel stratégique, et non pas un investisseur ayant pour seul but d'effectuer un placement financier. Eu égard aux difficultés économiques de Cargolux, l'investisseur se devait également de posséder une certaine solidité financière.

A ce stade, il est souligné que des discussions avaient cours entre Cargolux et Qatar Airways depuis des années. Il y avait de même des négociations entre Cargolux et d'autres investisseurs potentiels, mais celles-ci se trouvaient à un stade embryonnaire.

En février 2011, au cours d'une mission économique à visée globale dans la région du Moyen-Orient, en amont de laquelle il avait été informé des discussions en cours entre Cargolux et Qatar Airways, Monsieur le Ministre des Finances s'est entretenu avec le Premier Ministre du Qatar et une volonté de collaboration dans plusieurs domaines d'activités a alors émergé entre les deux pays.

Plus précisément, en ce qui concerne la transaction relative à Cargolux, les négociations ont été difficiles et ont rencontré deux points d'achoppement :

- d'une part, les Qataris ont proposé un prix de rachat trop bas aux yeux de Monsieur le Ministre des Finances
- d'autre part, ils souhaitaient investir par le biais d'une société financière, Qatar Holding.

Les négociations ont, sur ces deux points, évolué en faveur de l'Etat luxembourgeois et un accord de principe a pu être conclu. Comme c'est toujours le cas lorsqu'un accord de principe de ce type est conclu, celui-ci a, dans les semaines et les mois suivants, été discuté en détail et avalisé par les instances des deux sociétés concernées.

Quant au prix de rachat, les Qataris avaient fait une première offre à 100 millions USD, qui a finalement été revalorisée à 117,5 millions USD. Si d'aucuns sont d'avis que la vente aurait pu se négocier à un prix plus avantageux, Monsieur le Ministre des Finances rappelle que :

- il est très difficile voire impossible de fixer un prix objectif étant donné que la société Cargolux n'est pas cotée en bourse ;

- le prix de 117,5 millions USD est le corollaire d'une valorisation de Cargolux effectuée par une société fiduciaire ;
- Cargolux avait connu des difficultés majeures depuis quelques années ;
- par le biais de l'achat des actions de SAirlines et de leur revente à Qatar Airways, l'Etat a réalisé une plus-value de 2,5 millions USD.

Il faut en outre savoir que Qatar Airways souhaitait obtenir 35% des actions de Cargolux, afin de bénéficier d'une minorité de blocage. Or, les parts que possédait l'Etat luxembourgeois suite au rachat des actions de SAirlines ne suffisaient pas pour finaliser la transaction. Il a donc fallu trouver des parts supplémentaires.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances rappelle, qu'outre les actionnaires publics et parapublics (Etat, SNCI, BCEE et Luxair), Cargolux possédait deux actionnaires privés : BIP Investment Partners et Lux-Avantage. Or, la société BIP Investment Partners avait, dès 2009, exprimé le souhait de se retirer du capital de Cargolux et avait alors négocié un droit préférentiel de sortie, droit qu'elle a exercé lors de la conclusion de l'opération avec Qatar Airways. A noter que Lux-Avantage a, au même moment, également exprimé le souhait de se retirer du capital, aux mêmes conditions que la BIP Investment Partners.

S'il est donc vrai que certains actionnaires privés ont bénéficié d'un traitement plus favorable que les actionnaires publics qui sont restés dans le capital de Cargolux, Monsieur le Ministre précise que cette transaction est complètement légale, et par ailleurs très courante dans ce type de négociations. Il informe en outre que cette transaction très complexe a été conduite par le biais d'un contrat fiduciaire mis en place par la banque ING.

Au terme de cette intervention, Monsieur le Ministre des Finances se propose de mettre à la disposition des membres de la Chambre des Députés une copie de plusieurs documents, à savoir le contrat fiduciaire passé via ING, le *Memorandum of Understanding* ainsi qu'une présentation de l'opération à destination du comité de direction de Luxair. Si, dans un souci de transparence, il souhaite faire distribuer une copie de ces trois documents aux personnes présentes, il fait valoir que ceux-ci contiennent des clauses de confidentialité et demande donc qu'ils ne soient pas annexés au présent procès-verbal. Afin de ne pas se voir reprocher d'avoir rendu publics des documents qui n'auraient pas dû l'être, Monsieur Michel Wolter refuse de prendre la décision de distribuer ces copies et propose de charger Monsieur le Président de la Chambre des Députés, ensemble avec les membres de la Conférence des Présidents, de déterminer sous quelle forme ces documents devraient être distribués aux Députés. Suite à l'insistance de plusieurs personnes présentes, Monsieur le Ministre décide de prendre personnellement la responsabilité de distribuer une copie de ces trois documents. Dans ce même contexte, un membre de la Commission du Développement durable regrette que d'autres documents, dont notamment le *shareholders agreement* qui aurait permis d'avoir une image globale de la situation, ne soient pas diffusés.

Au cours de l'échange de vues subséquent, il apparaît que les membres de la Chambre des Députés souhaitent s'entretenir, avec les responsables gouvernementaux, de deux questions essentielles :

- la stratégie du Gouvernement lors de la recherche d'un nouveau partenaire pour Cargolux et, d'une manière plus générale, sa stratégie concernant l'aviation au Luxembourg. Faute de temps nécessaire et étant donné que ce point figure à l'ordre du jour des discussions en séance publique du 15 novembre 2012, cette première question ne sera traitée que de manière relativement succincte au cours de la présente réunion ;

- les détails de la transaction ayant abouti à la vente des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux à Qatar Airways. Pour des raisons de transparence, Monsieur le Ministre des Finances exprime le souhait de répondre à toutes les questions qui lui seront posées au cours de la présente réunion.

*

Quant à la stratégie, il est rappelé que la Chambre des Députés a été informée au sujet de la prise de participation de Qatar Airways dans le capital de Cargolux immédiatement après la transaction. En effet, une réunion jointe impliquant la Commission des Finances et du Budget, la Commission du Développement durable et la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire a été convoquée en date du 10 juin 2011. Lors de cette réunion, les réflexions stratégiques ainsi que les orientations du Gouvernement ayant abouti à ladite transaction ont été évoquées. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures détaille les différentes options stratégiques qui se détachaient avant la conclusion du contrat avec Qatar Airways :

- la première option était celle du « *stand alone* ». Cette option a été écartée relativement rapidement, étant donné qu'en regard de la conjoncture, un regroupement stratégique semblait plus judicieux ;
- la seconde option était celle de s'associer à une société similaire à Cargolux, c'est-à-dire à une société « *full fret* » ;
- la troisième option était celle de s'allier à une société complémentaire, comme par exemple une société de distribution ou encore une compagnie aérienne de transports passagers.

Les avantages et les inconvénients de ces différentes options ont été analysés pour Cargolux par le cabinet de conseil McKinsey & Company. Ces analyses ont été guidées par la possibilité de créer des synergies et par la recherche d'une complémentarité, aussi bien au niveau du réseau et qu'au niveau des destinations. Or, il s'avère que Qatar Airways dispose d'une activité « passagers » très développée, mais une activité « fret » sensiblement plus restreinte. Il s'ensuit que les deux compagnies ont pu établir un plan de coopération commerciale, visant notamment à renforcer leurs hubs respectifs à Luxembourg et à Doha. A ce jour, l'évolution conjoncturelle difficile du marché cargo a eu pour conséquence que seule une partie de ce plan de coopération a été mise en œuvre. Si la stratégie de coopération retenue semble, sur le papier, ne comporter que des avantages, les problèmes rencontrés dans la pratique nécessitent une modification de la stratégie, modification qui devra obligatoirement être adoptée et appliquée de manière commune par tous les actionnaires.

*

Quant aux détails de la transaction, il peut être retenu ce qui suit de l'échange de vues afférent :

- suite aux explications fournies par Messieurs les Ministres, il est tout d'abord reconnu qu'aucun reproche ne peut être formulé quant à la légalité de l'opération de cession des actions de Cargolux, mais plusieurs intervenants déclarent ne pas avoir été convaincus par l'approche retenue par le Gouvernement ;
- d'une manière générale et avant de répondre aux différentes questions ponctuelles qui lui sont posées, Monsieur le Ministre des Finances souhaite mettre en exergue la différence de perspective entre la situation qui prévalait en février 2011 au moment de la conclusion de la transaction et celle qui prévaut aujourd'hui. S'il reconnaît que toutes les

questions que se pose la Chambre des Députés sont justifiées, il insiste pour que celles-ci soient appréhendées à la lumière de la situation de l'époque, et non pas à la lumière de la situation actuelle, où les relations entre Qatar Airways et les autres actionnaires de Cargolux sont tendues ;

- plusieurs questions sont posées concernant les offres qui ont pu être faites par d'autres investisseurs potentiels, parallèlement à Qatar Airways, pour le rachat des titres de Cargolux à l'Etat luxembourgeois. Les membres de la Chambre des Députés souhaitent avoir des détails sur les négociations avec ces autres investisseurs potentiels et sur les raisons pour lesquelles leurs offres respectives n'ont pas été retenues, en faisant notamment référence à une offre de 175 millions USD bien supérieure aux 117,5 millions de Qatar Airways. Ils demandent en outre à être informés sur les allégations de la presse selon lesquelles le Conseil d'administration de Cargolux aurait mené des négociations parallèles avec d'autres partenaires potentiels et aurait émis une nette préférence pour un investisseur autre que Qatar Airways.

Monsieur le Ministre des Finances répète, comme déjà mentionné ci-avant, que la piste du Qatar avait été envisagée depuis longtemps par le Conseil d'administration de Cargolux, mais n'avait pas abouti étant donné qu'aucun accord n'avait été trouvé au niveau du prix de rachat. Il était donc à ce stade plus que logique que des offres alternatives soient examinées.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre dit avoir été informé de deux offres écrites, la première provenant du groupe chinois HNA et la seconde émanant d'un fonds d'investissements. Cependant, il déclare ne pas avoir été mis au courant de négociations intensives et détaillées avec ces deux partenaires potentiels. Il affirme en outre n'avoir jamais vu de document dans lequel le groupe HNA aurait proposé 175 millions USD pour le rachat de la participation de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux et ne pas avoir privilégié le Qatar par rapport à d'autres offres concurrentes.

Pour finir, Monsieur le Ministre confirme l'existence de divergences d'opinions entre les différents actionnaires de Cargolux quant au choix d'un nouvel investisseur. Il rappelle cependant que les actions ont été vendues par l'Etat luxembourgeois et qu'il revenait donc à lui seul de décider à qui ces actions devaient être cédées ;

- un membre de la Commission du Développement durable rappelle que la convention de portage est, en droit des sociétés, une convention juridique par laquelle un donneur d'ordre remet des titres d'une société à un porteur, sous la condition que ce dernier s'engage à les revendre, à une époque et dans des conditions prévues dans la convention, à un tiers désigné dans la convention. Dans ce contexte, il souhaiterait obtenir des détails concernant la relation entre le contrat de portage conclu en 2009 et les négociations avec Qatar Holding qui ont, selon toute vraisemblance, débuté très rapidement après que l'Etat luxembourgeois ait racheté les parts de SAirlines. Il se demande notamment si la convention de portage était une convention de portage au sens juridique du terme et, le cas échéant, si le donneur d'ordre était Qatar Airways ou toute autre entité qatarie en relation avec le Gouvernement luxembourgeois déjà à cette époque.

Messieurs les Ministres attestent qu'en 2009, à l'époque du rachat des actions de SAirlines, ni Qatar Airways ni l'Etat du Qatar ni l'émir du Qatar n'était le donneur d'ordre et qu'à ce moment-là, le Luxembourg n'avait aucun contact avec l'émirat. L'Etat a réalisé cette transaction de manière urgente afin d'éviter que Cargolux ne se retrouve face à des difficultés majeures qui auraient pu mener à sa faillite. En ce sens, le contrat de portage n'était pas un contrat de portage au sens classique du terme, étant donné qu'il ne reflétait aucun engagement vis-à-vis d'un donneur d'ordre, mais seulement une volonté politique de l'Etat et une stipulation de sa part de conserver les actions de Cargolux pour une durée non définie mais pas illimitée, afin de pouvoir les revendre à un moment opportun à un actionnaire stratégique. A noter dans ce contexte que les autorités

luxembourgeoises ont alors été en contact avec la Commission européenne afin de s'assurer que cette transaction ne puisse pas être considérée comme une aide de l'Etat ;

- Monsieur le Ministre des Finances donne à considérer que, préalablement à sa mission économique au Moyen-Orient, il s'est entretenu avec les ministres concernés par le dossier Cargolux, à savoir Monsieur le Premier Ministre, ainsi que les ministres ayant dans leurs attributions l'Economie et les Transports. Il a alors été convenu de l'opportunité de poursuivre les négociations avec le Qatar. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances précise que l'achat ou la vente de participations de l'Etat relève de sa compétence exclusive, et cela sur base de l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères. Ainsi, bien que le Gouvernement ait été informé des intentions de Monsieur le Ministre, ce dernier n'a pas eu besoin de l'accord préalable du Gouvernement en Conseil. Monsieur le Ministre des Finances a négocié seul le moment venu et a seul abouti à la conclusion d'un accord de principe, ceci dans des conditions difficiles et après plusieurs années de blocage et de recherche vaine d'un partenaire ;
- concernant les négociations qui se sont déroulées à Doha, elles ont eu lieu en la seule présence de S.A.R le Grand-Duc héritier, de Me Albert Wildgen et de Monsieur le Ministre des Finances. Ces négociations ont abouti à la conclusion d'un accord de principe oral se limitant, comme son nom l'indique, à poser les grandes lignes de la transaction. Les détails de la transaction n'ont alors pas été abordés, mais ont été discutés par la suite en présence des avocats de toutes les parties. L'accord de principe oral a donc été transposé en accord juridique écrit qui n'a pris ses effets que lorsqu'il a recueilli les signatures respectives de tous les actionnaires de Cargolux ;
- les conseils d'administration des trois actionnaires publics de Cargolux (BCEE, SNCI, Luxair) ont été informés après la conclusion de l'accord de principe. Ils ont approuvé la transaction et n'ont émis aucune objection ni quant au prix de vente des actions de l'Etat luxembourgeois à Qatar Airways, ni quant au droit de sortie préférentiel obtenu par les actionnaires privés. Monsieur le Ministre des Finances s'empresse de préciser que l'Etat n'a en aucune manière exercé de pression pour que la BCEE, la SNCI et Luxair acceptent les conditions de la transaction ;
- lors des négociations entre l'Etat luxembourgeois et Qatar Airways, les discussions n'ont pas porté sur les garanties au niveau de l'emploi. Cependant, étant donné que le but du rapprochement entre Qatar Airways et Cargolux était un renforcement commun des deux sociétés, la question semblait superfétatoire ;
- pour ce qui est du modèle social luxembourgeois, Monsieur le Ministre des Finances déclare ne pas avoir reçu de garanties écrites quant à sa préservation. Le modèle social luxembourgeois n'a pourtant pas été explicitement remis en cause et la présence de représentants du personnel au sein du Conseil d'administration de Cargolux n'a soulevé aucune opposition de la part de Qatar Airways. Il faut, dans ce contexte, rappeler que, d'une manière générale, les Qataris ont une mentalité « européenne » dans les négociations car, de par leurs nombreux investissements dans l'Union, ils connaissent parfaitement le modèle social européen ;
- Me Albert Wildgen était présent au Qatar lors des négociations, en sa qualité d'accompagnateur du Grand-Duc héritier et non pas en celle d'administrateur des biens du Grand-Duc ; il n'avait aucune fonction dans les négociations. D'après les informations de Monsieur le Ministre des Finances, il n'existait aucune relation préalable entre Me Albert Wildgen et les Qataris. Si Me Albert Wildgen a été nommé président du Conseil d'administration de Cargolux, c'est simplement parce qu'il a trouvé l'approbation de tous les actionnaires de Cargolux, dont les Qataris, qui l'avaient rencontré lors du voyage à Doha ;

- Monsieur le Ministre des Finances écarte l'hypothèse d'une négociation globale qui aurait inclus, outre l'accord conclu entre Qatar Airways et Cargolux, également des accords concernant la Dexia-BIL ou la KBL. Si son déplacement dans la région du Moyen-Orient avait effectivement pour objectif la promotion du Grand-Duché en général et de la place financière en particulier et que les responsables qataris ont alors de fait exprimé un intérêt pour un investissement futur sur la place financière, les discussions n'ont absolument pas porté sur les dossiers Dexia-BIL ou KBL.

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)

Ce point n'a pas été abordé.

3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

Ce point n'a pas été abordé.

4. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Ce point n'a pas été abordé.

5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Ce point n'a pas été abordé.

6. Divers

Ce point n'a pas été abordé.

Luxembourg, le 11 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président de la Commission des Finances
et du Budget,
Michel Wolter

Le Président de la Commission du
Développement durable,

Fernand Boden

Le Président de la Commission de
l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire,
Alex Bodry

12

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission des Finances et du Budget
et
Commission du Développement durable
et
**Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire**

Procès-verbal de la réunion du 14 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. de 10h00 à 11h15:

Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR)
2. à partir de 11h15 (seulement pour les membres de la Commission du Développement durable):

Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)
3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
4. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Fernand Boden, M. Alex Bodry, M. Fernand Etgen, M. Gast Gibéryen, M. Norbert Hauptert, M. Lucien Lux, M. Roger Negri, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany, membres de la Commission du Développement durable

Mme Diane Adehm, M. André Bauler, M. Alex Bodry, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Claude Haagen, M. Henri Kox, M. Robert Weber, membres de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

M. Luc Frieden, Ministre des Finances

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

Mme Sarah Khabirpour, du Ministère des Finances

Tom Weigerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, membre de la Commission du Développement durable
M. Jacques-Yves Henckes, membre de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

Présidence : M. Michel Wolter, Président de la Commission des Finances et du Budget
M. Fernand Boden, Président de la Commission du Développement durable
M. Alex Bodry, Président de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

1. Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, déi gréng et ADR)

En sa qualité de représentant légal du groupe chinois HNA et pour éviter toute critique quant à un conflit d'intérêt, Monsieur Jacques-Yves Henckes renonce à assister à la présente réunion et quitte la salle. En sa qualité d'ancien membre du conseil d'administration de la SNCI, Monsieur Robert Weber annonce qu'il ne prendra pas part aux débats mais décide pourtant d'assister à la présente réunion.

*

Suite à un article publié dans la presse luxembourgeoise en date du 26 octobre dernier, les groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR ont exprimé le souhait de s'entretenir avec Messieurs les Ministres Lux Frieden et Claude Wiseler au sujet de la cession à Qatar Airways des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux.

Après avoir d'emblée rappelé que la transaction en question a eu lieu dans un contexte différent du contexte actuel, Monsieur le Ministre des Finances évoque les difficultés auxquelles Cargolux a fait face depuis quelques années, difficultés qui ont notamment amené l'Etat luxembourgeois à lui accorder, en 2009, une garantie étatique exceptionnelle de 100 millions USD. A la même époque, Cargolux a également dû procéder à une augmentation de capital afin d'éponger ses pertes et de poursuivre son développement.

Par ailleurs, toujours en 2009 et suite à la faillite de SAirlines (groupe Swissair) actionnaire du groupe Cargolux, l'Etat luxembourgeois – en la personne de Monsieur le Ministre des Finances – a pris la décision de racheter les parts de cette société en portage, à savoir dans le seul et unique but de les revendre à un tiers dans les meilleurs délais. Ainsi, l'Etat luxembourgeois était depuis 2009 à la recherche d'un nouvel actionnaire en remplacement de SAirlines, dont il avait racheté les parts après sa liquidation.

Quant à ce nouvel actionnaire, l'objectif de l'Etat luxembourgeois était de trouver un partenaire industriel stratégique, et non pas un investisseur ayant pour seul but d'effectuer un placement financier. Eu égard aux difficultés économiques de Cargolux, l'investisseur se devait également de posséder une certaine solidité financière.

A ce stade, il est souligné que des discussions avaient cours entre Cargolux et Qatar Airways depuis des années. Il y avait de même des négociations entre Cargolux et d'autres investisseurs potentiels, mais celles-ci se trouvaient à un stade embryonnaire.

En février 2011, au cours d'une mission économique à visée globale dans la région du Moyen-Orient, en amont de laquelle il avait été informé des discussions en cours entre Cargolux et Qatar Airways, Monsieur le Ministre des Finances s'est entretenu avec le Premier Ministre du Qatar et une volonté de collaboration dans plusieurs domaines d'activités a alors émergé entre les deux pays.

Plus précisément, en ce qui concerne la transaction relative à Cargolux, les négociations ont été difficiles et ont rencontré deux points d'achoppement :

- d'une part, les Qataris ont proposé un prix de rachat trop bas aux yeux de Monsieur le Ministre des Finances
- d'autre part, ils souhaitaient investir par le biais d'une société financière, Qatar Holding.

Les négociations ont, sur ces deux points, évolué en faveur de l'Etat luxembourgeois et un accord de principe a pu être conclu. Comme c'est toujours le cas lorsqu'un accord de principe de ce type est conclu, celui-ci a, dans les semaines et les mois suivants, été discuté en détail et avalisé par les instances des deux sociétés concernées.

Quant au prix de rachat, les Qataris avaient fait une première offre à 100 millions USD, qui a finalement été revalorisée à 117,5 millions USD. Si d'aucuns sont d'avis que la vente aurait pu se négocier à un prix plus avantageux, Monsieur le Ministre des Finances rappelle que :

- il est très difficile voire impossible de fixer un prix objectif étant donné que la société Cargolux n'est pas cotée en bourse ;

- le prix de 117,5 millions USD est le corollaire d'une valorisation de Cargolux effectuée par une société fiduciaire ;
- Cargolux avait connu des difficultés majeures depuis quelques années ;
- par le biais de l'achat des actions de SAirlines et de leur revente à Qatar Airways, l'Etat a réalisé une plus-value de 2,5 millions USD.

Il faut en outre savoir que Qatar Airways souhaitait obtenir 35% des actions de Cargolux, afin de bénéficier d'une minorité de blocage. Or, les parts que possédait l'Etat luxembourgeois suite au rachat des actions de SAirlines ne suffisaient pas pour finaliser la transaction. Il a donc fallu trouver des parts supplémentaires.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances rappelle, qu'outre les actionnaires publics et parapublics (Etat, SNCI, BCEE et Luxair), Cargolux possédait deux actionnaires privés : BIP Investment Partners et Lux-Avantage. Or, la société BIP Investment Partners avait, dès 2009, exprimé le souhait de se retirer du capital de Cargolux et avait alors négocié un droit préférentiel de sortie, droit qu'elle a exercé lors de la conclusion de l'opération avec Qatar Airways. A noter que Lux-Avantage a, au même moment, également exprimé le souhait de se retirer du capital, aux mêmes conditions que la BIP Investment Partners.

S'il est donc vrai que certains actionnaires privés ont bénéficié d'un traitement plus favorable que les actionnaires publics qui sont restés dans le capital de Cargolux, Monsieur le Ministre précise que cette transaction est complètement légale, et par ailleurs très courante dans ce type de négociations. Il informe en outre que cette transaction très complexe a été conduite par le biais d'un contrat fiduciaire mis en place par la banque ING.

Au terme de cette intervention, Monsieur le Ministre des Finances se propose de mettre à la disposition des membres de la Chambre des Députés une copie de plusieurs documents, à savoir le contrat fiduciaire passé via ING, le *Memorandum of Understanding* ainsi qu'une présentation de l'opération à destination du comité de direction de Luxair. Si, dans un souci de transparence, il souhaite faire distribuer une copie de ces trois documents aux personnes présentes, il fait valoir que ceux-ci contiennent des clauses de confidentialité et demande donc qu'ils ne soient pas annexés au présent procès-verbal. Afin de ne pas se voir reprocher d'avoir rendu publics des documents qui n'auraient pas dû l'être, Monsieur Michel Wolter refuse de prendre la décision de distribuer ces copies et propose de charger Monsieur le Président de la Chambre des Députés, ensemble avec les membres de la Conférence des Présidents, de déterminer sous quelle forme ces documents devraient être distribués aux Députés. Suite à l'insistance de plusieurs personnes présentes, Monsieur le Ministre décide de prendre personnellement la responsabilité de distribuer une copie de ces trois documents. Dans ce même contexte, un membre de la Commission du Développement durable regrette que d'autres documents, dont notamment le *shareholders agreement* qui aurait permis d'avoir une image globale de la situation, ne soient pas diffusés.

Au cours de l'échange de vues subséquent, il apparaît que les membres de la Chambre des Députés souhaitent s'entretenir, avec les responsables gouvernementaux, de deux questions essentielles :

- la stratégie du Gouvernement lors de la recherche d'un nouveau partenaire pour Cargolux et, d'une manière plus générale, sa stratégie concernant l'aviation au Luxembourg. Faute de temps nécessaire et étant donné que ce point figure à l'ordre du jour des discussions en séance publique du 15 novembre 2012, cette première question ne sera traitée que de manière relativement succincte au cours de la présente réunion ;

- les détails de la transaction ayant abouti à la vente des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux à Qatar Airways. Pour des raisons de transparence, Monsieur le Ministre des Finances exprime le souhait de répondre à toutes les questions qui lui seront posées au cours de la présente réunion.

*

Quant à la stratégie, il est rappelé que la Chambre des Députés a été informée au sujet de la prise de participation de Qatar Airways dans le capital de Cargolux immédiatement après la transaction. En effet, une réunion jointe impliquant la Commission des Finances et du Budget, la Commission du Développement durable et la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire a été convoquée en date du 10 juin 2011. Lors de cette réunion, les réflexions stratégiques ainsi que les orientations du Gouvernement ayant abouti à ladite transaction ont été évoquées. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures détaille les différentes options stratégiques qui se détachaient avant la conclusion du contrat avec Qatar Airways :

- la première option était celle du « *stand alone* ». Cette option a été écartée relativement rapidement, étant donné qu'en regard de la conjoncture, un regroupement stratégique semblait plus judicieux ;
- la seconde option était celle de s'associer à une société similaire à Cargolux, c'est-à-dire à une société « *full fret* » ;
- la troisième option était celle de s'allier à une société complémentaire, comme par exemple une société de distribution ou encore une compagnie aérienne de transports passagers.

Les avantages et les inconvénients de ces différentes options ont été analysés pour Cargolux par le cabinet de conseil McKinsey & Company. Ces analyses ont été guidées par la possibilité de créer des synergies et par la recherche d'une complémentarité, aussi bien au niveau du réseau et qu'au niveau des destinations. Or, il s'avère que Qatar Airways dispose d'une activité « passagers » très développée, mais une activité « fret » sensiblement plus restreinte. Il s'ensuit que les deux compagnies ont pu établir un plan de coopération commerciale, visant notamment à renforcer leurs hubs respectifs à Luxembourg et à Doha. A ce jour, l'évolution conjoncturelle difficile du marché cargo a eu pour conséquence que seule une partie de ce plan de coopération a été mise en œuvre. Si la stratégie de coopération retenue semble, sur le papier, ne comporter que des avantages, les problèmes rencontrés dans la pratique nécessitent une modification de la stratégie, modification qui devra obligatoirement être adoptée et appliquée de manière commune par tous les actionnaires.

*

Quant aux détails de la transaction, il peut être retenu ce qui suit de l'échange de vues afférent :

- suite aux explications fournies par Messieurs les Ministres, il est tout d'abord reconnu qu'aucun reproche ne peut être formulé quant à la légalité de l'opération de cession des actions de Cargolux, mais plusieurs intervenants déclarent ne pas avoir été convaincus par l'approche retenue par le Gouvernement ;
- d'une manière générale et avant de répondre aux différentes questions ponctuelles qui lui sont posées, Monsieur le Ministre des Finances souhaite mettre en exergue la différence de perspective entre la situation qui prévalait en février 2011 au moment de la conclusion de la transaction et celle qui prévaut aujourd'hui. S'il reconnaît que toutes les

questions que se pose la Chambre des Députés sont justifiées, il insiste pour que celles-ci soient appréhendées à la lumière de la situation de l'époque, et non pas à la lumière de la situation actuelle, où les relations entre Qatar Airways et les autres actionnaires de Cargolux sont tendues ;

- plusieurs questions sont posées concernant les offres qui ont pu être faites par d'autres investisseurs potentiels, parallèlement à Qatar Airways, pour le rachat des titres de Cargolux à l'Etat luxembourgeois. Les membres de la Chambre des Députés souhaitent avoir des détails sur les négociations avec ces autres investisseurs potentiels et sur les raisons pour lesquelles leurs offres respectives n'ont pas été retenues, en faisant notamment référence à une offre de 175 millions USD bien supérieure aux 117,5 millions de Qatar Airways. Ils demandent en outre à être informés sur les allégations de la presse selon lesquelles le Conseil d'administration de Cargolux aurait mené des négociations parallèles avec d'autres partenaires potentiels et aurait émis une nette préférence pour un investisseur autre que Qatar Airways.

Monsieur le Ministre des Finances répète, comme déjà mentionné ci-avant, que la piste du Qatar avait été envisagée depuis longtemps par le Conseil d'administration de Cargolux, mais n'avait pas abouti étant donné qu'aucun accord n'avait été trouvé au niveau du prix de rachat. Il était donc à ce stade plus que logique que des offres alternatives soient examinées.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre dit avoir été informé de deux offres écrites, la première provenant du groupe chinois HNA et la seconde émanant d'un fonds d'investissements. Cependant, il déclare ne pas avoir été mis au courant de négociations intensives et détaillées avec ces deux partenaires potentiels. Il affirme en outre n'avoir jamais vu de document dans lequel le groupe HNA aurait proposé 175 millions USD pour le rachat de la participation de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux et ne pas avoir privilégié le Qatar par rapport à d'autres offres concurrentes.

Pour finir, Monsieur le Ministre confirme l'existence de divergences d'opinions entre les différents actionnaires de Cargolux quant au choix d'un nouvel investisseur. Il rappelle cependant que les actions ont été vendues par l'Etat luxembourgeois et qu'il revenait donc à lui seul de décider à qui ces actions devaient être cédées ;

- un membre de la Commission du Développement durable rappelle que la convention de portage est, en droit des sociétés, une convention juridique par laquelle un donneur d'ordre remet des titres d'une société à un porteur, sous la condition que ce dernier s'engage à les revendre, à une époque et dans des conditions prévues dans la convention, à un tiers désigné dans la convention. Dans ce contexte, il souhaiterait obtenir des détails concernant la relation entre le contrat de portage conclu en 2009 et les négociations avec Qatar Holding qui ont, selon toute vraisemblance, débuté très rapidement après que l'Etat luxembourgeois ait racheté les parts de SAirlines. Il se demande notamment si la convention de portage était une convention de portage au sens juridique du terme et, le cas échéant, si le donneur d'ordre était Qatar Airways ou toute autre entité qatarie en relation avec le Gouvernement luxembourgeois déjà à cette époque.

Messieurs les Ministres attestent qu'en 2009, à l'époque du rachat des actions de SAirlines, ni Qatar Airways ni l'Etat du Qatar ni l'émir du Qatar n'était le donneur d'ordre et qu'à ce moment-là, le Luxembourg n'avait aucun contact avec l'émirat. L'Etat a réalisé cette transaction de manière urgente afin d'éviter que Cargolux ne se retrouve face à des difficultés majeures qui auraient pu mener à sa faillite. En ce sens, le contrat de portage n'était pas un contrat de portage au sens classique du terme, étant donné qu'il ne reflétait aucun engagement vis-à-vis d'un donneur d'ordre, mais seulement une volonté politique de l'Etat et une stipulation de sa part de conserver les actions de Cargolux pour une durée non définie mais pas illimitée, afin de pouvoir les revendre à un moment opportun à un actionnaire stratégique. A noter dans ce contexte que les autorités

luxembourgeoises ont alors été en contact avec la Commission européenne afin de s'assurer que cette transaction ne puisse pas être considérée comme une aide de l'Etat ;

- Monsieur le Ministre des Finances donne à considérer que, préalablement à sa mission économique au Moyen-Orient, il s'est entretenu avec les ministres concernés par le dossier Cargolux, à savoir Monsieur le Premier Ministre, ainsi que les ministres ayant dans leurs attributions l'Economie et les Transports. Il a alors été convenu de l'opportunité de poursuivre les négociations avec le Qatar. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances précise que l'achat ou la vente de participations de l'Etat relève de sa compétence exclusive, et cela sur base de l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères. Ainsi, bien que le Gouvernement ait été informé des intentions de Monsieur le Ministre, ce dernier n'a pas eu besoin de l'accord préalable du Gouvernement en Conseil. Monsieur le Ministre des Finances a négocié seul le moment venu et a seul abouti à la conclusion d'un accord de principe, ceci dans des conditions difficiles et après plusieurs années de blocage et de recherche vaine d'un partenaire ;
- concernant les négociations qui se sont déroulées à Doha, elles ont eu lieu en la seule présence de S.A.R le Grand-Duc héritier, de Me Albert Wildgen et de Monsieur le Ministre des Finances. Ces négociations ont abouti à la conclusion d'un accord de principe oral se limitant, comme son nom l'indique, à poser les grandes lignes de la transaction. Les détails de la transaction n'ont alors pas été abordés, mais ont été discutés par la suite en présence des avocats de toutes les parties. L'accord de principe oral a donc été transposé en accord juridique écrit qui n'a pris ses effets que lorsqu'il a recueilli les signatures respectives de tous les actionnaires de Cargolux ;
- les conseils d'administration des trois actionnaires publics de Cargolux (BCEE, SNCI, Luxair) ont été informés après la conclusion de l'accord de principe. Ils ont approuvé la transaction et n'ont émis aucune objection ni quant au prix de vente des actions de l'Etat luxembourgeois à Qatar Airways, ni quant au droit de sortie préférentiel obtenu par les actionnaires privés. Monsieur le Ministre des Finances s'empresse de préciser que l'Etat n'a en aucune manière exercé de pression pour que la BCEE, la SNCI et Luxair acceptent les conditions de la transaction ;
- lors des négociations entre l'Etat luxembourgeois et Qatar Airways, les discussions n'ont pas porté sur les garanties au niveau de l'emploi. Cependant, étant donné que le but du rapprochement entre Qatar Airways et Cargolux était un renforcement commun des deux sociétés, la question semblait superfétatoire ;
- pour ce qui est du modèle social luxembourgeois, Monsieur le Ministre des Finances déclare ne pas avoir reçu de garanties écrites quant à sa préservation. Le modèle social luxembourgeois n'a pourtant pas été explicitement remis en cause et la présence de représentants du personnel au sein du Conseil d'administration de Cargolux n'a soulevé aucune opposition de la part de Qatar Airways. Il faut, dans ce contexte, rappeler que, d'une manière générale, les Qataris ont une mentalité « européenne » dans les négociations car, de par leurs nombreux investissements dans l'Union, ils connaissent parfaitement le modèle social européen ;
- Me Albert Wildgen était présent au Qatar lors des négociations, en sa qualité d'accompagnateur du Grand-Duc héritier et non pas en celle d'administrateur des biens du Grand-Duc ; il n'avait aucune fonction dans les négociations. D'après les informations de Monsieur le Ministre des Finances, il n'existait aucune relation préalable entre Me Albert Wildgen et les Qataris. Si Me Albert Wildgen a été nommé président du Conseil d'administration de Cargolux, c'est simplement parce qu'il a trouvé l'approbation de tous les actionnaires de Cargolux, dont les Qataris, qui l'avaient rencontré lors du voyage à Doha ;

- Monsieur le Ministre des Finances écarte l'hypothèse d'une négociation globale qui aurait inclus, outre l'accord conclu entre Qatar Airways et Cargolux, également des accords concernant la Dexia-BIL ou la KBL. Si son déplacement dans la région du Moyen-Orient avait effectivement pour objectif la promotion du Grand-Duché en général et de la place financière en particulier et que les responsables qataris ont alors de fait exprimé un intérêt pour un investissement futur sur la place financière, les discussions n'ont absolument pas porté sur les dossiers Dexia-BIL ou KBL.

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)

Ce point n'a pas été abordé.

3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

Ce point n'a pas été abordé.

4. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Ce point n'a pas été abordé.

5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Ce point n'a pas été abordé.

6. Divers

Ce point n'a pas été abordé.

Luxembourg, le 11 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président de la Commission des Finances
et du Budget,
Michel Wolter

Le Président de la Commission du
Développement durable,

Fernand Boden

Le Président de la Commission de
l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire,
Alex Bodry

03

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission des Finances et du Budget
et
Commission du Développement durable
et
**Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire**

Procès-verbal de la réunion du 14 novembre 2012

ORDRE DU JOUR :

1. de 10h00 à 11h15:

Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR)
2. à partir de 11h15 (seulement pour les membres de la Commission du Développement durable):

Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)
3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
4. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Désignation d'un rapporteur
5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Fernand Boden, M. Alex Bodry, M. Fernand Etgen, M. Gast Gibéryen, M. Norbert Hauptert, M. Lucien Lux, M. Roger Negri, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Michel Wolter, membres de la Commission des Finances et du Budget

M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany, membres de la Commission du Développement durable

Mme Diane Adehm, M. André Bauler, M. Alex Bodry, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Claude Haagen, M. Henri Kox, M. Robert Weber, membres de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

M. Luc Frieden, Ministre des Finances

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

Mme Sarah Khabirpour, du Ministère des Finances

Tom Weigerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, membre de la Commission du Développement durable
M. Jacques-Yves Henckes, membre de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

Présidence : M. Michel Wolter, Président de la Commission des Finances et du Budget
M. Fernand Boden, Président de la Commission du Développement durable
M. Alex Bodry, Président de la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire

*

1. Cession des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux aux investisseurs du Qatar (suite aux demandes des groupes et sensibilité politiques DP, déi gréng et ADR)

En sa qualité de représentant légal du groupe chinois HNA et pour éviter toute critique quant à un conflit d'intérêt, Monsieur Jacques-Yves Henckes renonce à assister à la présente réunion et quitte la salle. En sa qualité d'ancien membre du conseil d'administration de la SNCI, Monsieur Robert Weber annonce qu'il ne prendra pas part aux débats mais décide pourtant d'assister à la présente réunion.

*

Suite à un article publié dans la presse luxembourgeoise en date du 26 octobre dernier, les groupes et sensibilité politiques DP, *déi gréng* et ADR ont exprimé le souhait de s'entretenir avec Messieurs les Ministres Lux Frieden et Claude Wiseler au sujet de la cession à Qatar Airways des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux.

Après avoir d'emblée rappelé que la transaction en question a eu lieu dans un contexte différent du contexte actuel, Monsieur le Ministre des Finances évoque les difficultés auxquelles Cargolux a fait face depuis quelques années, difficultés qui ont notamment amené l'Etat luxembourgeois à lui accorder, en 2009, une garantie étatique exceptionnelle de 100 millions USD. A la même époque, Cargolux a également dû procéder à une augmentation de capital afin d'éponger ses pertes et de poursuivre son développement.

Par ailleurs, toujours en 2009 et suite à la faillite de SAirlines (groupe Swissair) actionnaire du groupe Cargolux, l'Etat luxembourgeois – en la personne de Monsieur le Ministre des Finances – a pris la décision de racheter les parts de cette société en portage, à savoir dans le seul et unique but de les revendre à un tiers dans les meilleurs délais. Ainsi, l'Etat luxembourgeois était depuis 2009 à la recherche d'un nouvel actionnaire en remplacement de SAirlines, dont il avait racheté les parts après sa liquidation.

Quant à ce nouvel actionnaire, l'objectif de l'Etat luxembourgeois était de trouver un partenaire industriel stratégique, et non pas un investisseur ayant pour seul but d'effectuer un placement financier. Eu égard aux difficultés économiques de Cargolux, l'investisseur se devait également de posséder une certaine solidité financière.

A ce stade, il est souligné que des discussions avaient cours entre Cargolux et Qatar Airways depuis des années. Il y avait de même des négociations entre Cargolux et d'autres investisseurs potentiels, mais celles-ci se trouvaient à un stade embryonnaire.

En février 2011, au cours d'une mission économique à visée globale dans la région du Moyen-Orient, en amont de laquelle il avait été informé des discussions en cours entre Cargolux et Qatar Airways, Monsieur le Ministre des Finances s'est entretenu avec le Premier Ministre du Qatar et une volonté de collaboration dans plusieurs domaines d'activités a alors émergé entre les deux pays.

Plus précisément, en ce qui concerne la transaction relative à Cargolux, les négociations ont été difficiles et ont rencontré deux points d'achoppement :

- d'une part, les Qataris ont proposé un prix de rachat trop bas aux yeux de Monsieur le Ministre des Finances
- d'autre part, ils souhaitaient investir par le biais d'une société financière, Qatar Holding.

Les négociations ont, sur ces deux points, évolué en faveur de l'Etat luxembourgeois et un accord de principe a pu être conclu. Comme c'est toujours le cas lorsqu'un accord de principe de ce type est conclu, celui-ci a, dans les semaines et les mois suivants, été discuté en détail et avalisé par les instances des deux sociétés concernées.

Quant au prix de rachat, les Qataris avaient fait une première offre à 100 millions USD, qui a finalement été revalorisée à 117,5 millions USD. Si d'aucuns sont d'avis que la vente aurait pu se négocier à un prix plus avantageux, Monsieur le Ministre des Finances rappelle que :

- il est très difficile voire impossible de fixer un prix objectif étant donné que la société Cargolux n'est pas cotée en bourse ;

- le prix de 117,5 millions USD est le corollaire d'une valorisation de Cargolux effectuée par une société fiduciaire ;
- Cargolux avait connu des difficultés majeures depuis quelques années ;
- par le biais de l'achat des actions de SAirlines et de leur revente à Qatar Airways, l'Etat a réalisé une plus-value de 2,5 millions USD.

Il faut en outre savoir que Qatar Airways souhaitait obtenir 35% des actions de Cargolux, afin de bénéficier d'une minorité de blocage. Or, les parts que possédait l'Etat luxembourgeois suite au rachat des actions de SAirlines ne suffisaient pas pour finaliser la transaction. Il a donc fallu trouver des parts supplémentaires.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances rappelle, qu'outre les actionnaires publics et parapublics (Etat, SNCI, BCEE et Luxair), Cargolux possédait deux actionnaires privés : BIP Investment Partners et Lux-Avantage. Or, la société BIP Investment Partners avait, dès 2009, exprimé le souhait de se retirer du capital de Cargolux et avait alors négocié un droit préférentiel de sortie, droit qu'elle a exercé lors de la conclusion de l'opération avec Qatar Airways. A noter que Lux-Avantage a, au même moment, également exprimé le souhait de se retirer du capital, aux mêmes conditions que la BIP Investment Partners.

S'il est donc vrai que certains actionnaires privés ont bénéficié d'un traitement plus favorable que les actionnaires publics qui sont restés dans le capital de Cargolux, Monsieur le Ministre précise que cette transaction est complètement légale, et par ailleurs très courante dans ce type de négociations. Il informe en outre que cette transaction très complexe a été conduite par le biais d'un contrat fiduciaire mis en place par la banque ING.

Au terme de cette intervention, Monsieur le Ministre des Finances se propose de mettre à la disposition des membres de la Chambre des Députés une copie de plusieurs documents, à savoir le contrat fiduciaire passé via ING, le *Memorandum of Understanding* ainsi qu'une présentation de l'opération à destination du comité de direction de Luxair. Si, dans un souci de transparence, il souhaite faire distribuer une copie de ces trois documents aux personnes présentes, il fait valoir que ceux-ci contiennent des clauses de confidentialité et demande donc qu'ils ne soient pas annexés au présent procès-verbal. Afin de ne pas se voir reprocher d'avoir rendu publics des documents qui n'auraient pas dû l'être, Monsieur Michel Wolter refuse de prendre la décision de distribuer ces copies et propose de charger Monsieur le Président de la Chambre des Députés, ensemble avec les membres de la Conférence des Présidents, de déterminer sous quelle forme ces documents devraient être distribués aux Députés. Suite à l'insistance de plusieurs personnes présentes, Monsieur le Ministre décide de prendre personnellement la responsabilité de distribuer une copie de ces trois documents. Dans ce même contexte, un membre de la Commission du Développement durable regrette que d'autres documents, dont notamment le *shareholders agreement* qui aurait permis d'avoir une image globale de la situation, ne soient pas diffusés.

Au cours de l'échange de vues subséquent, il apparaît que les membres de la Chambre des Députés souhaitent s'entretenir, avec les responsables gouvernementaux, de deux questions essentielles :

- la stratégie du Gouvernement lors de la recherche d'un nouveau partenaire pour Cargolux et, d'une manière plus générale, sa stratégie concernant l'aviation au Luxembourg. Faute de temps nécessaire et étant donné que ce point figure à l'ordre du jour des discussions en séance publique du 15 novembre 2012, cette première question ne sera traitée que de manière relativement succincte au cours de la présente réunion ;

- les détails de la transaction ayant abouti à la vente des parts de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux à Qatar Airways. Pour des raisons de transparence, Monsieur le Ministre des Finances exprime le souhait de répondre à toutes les questions qui lui seront posées au cours de la présente réunion.

*

Quant à la stratégie, il est rappelé que la Chambre des Députés a été informée au sujet de la prise de participation de Qatar Airways dans le capital de Cargolux immédiatement après la transaction. En effet, une réunion jointe impliquant la Commission des Finances et du Budget, la Commission du Développement durable et la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire a été convoquée en date du 10 juin 2011. Lors de cette réunion, les réflexions stratégiques ainsi que les orientations du Gouvernement ayant abouti à ladite transaction ont été évoquées. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures détaille les différentes options stratégiques qui se détachaient avant la conclusion du contrat avec Qatar Airways :

- la première option était celle du « *stand alone* ». Cette option a été écartée relativement rapidement, étant donné qu'en regard de la conjoncture, un regroupement stratégique semblait plus judicieux ;
- la seconde option était celle de s'associer à une société similaire à Cargolux, c'est-à-dire à une société « *full fret* » ;
- la troisième option était celle de s'allier à une société complémentaire, comme par exemple une société de distribution ou encore une compagnie aérienne de transports passagers.

Les avantages et les inconvénients de ces différentes options ont été analysés pour Cargolux par le cabinet de conseil McKinsey & Company. Ces analyses ont été guidées par la possibilité de créer des synergies et par la recherche d'une complémentarité, aussi bien au niveau du réseau et qu'au niveau des destinations. Or, il s'avère que Qatar Airways dispose d'une activité « passagers » très développée, mais une activité « fret » sensiblement plus restreinte. Il s'ensuit que les deux compagnies ont pu établir un plan de coopération commerciale, visant notamment à renforcer leurs hubs respectifs à Luxembourg et à Doha. A ce jour, l'évolution conjoncturelle difficile du marché cargo a eu pour conséquence que seule une partie de ce plan de coopération a été mise en œuvre. Si la stratégie de coopération retenue semble, sur le papier, ne comporter que des avantages, les problèmes rencontrés dans la pratique nécessitent une modification de la stratégie, modification qui devra obligatoirement être adoptée et appliquée de manière commune par tous les actionnaires.

*

Quant aux détails de la transaction, il peut être retenu ce qui suit de l'échange de vues afférent :

- suite aux explications fournies par Messieurs les Ministres, il est tout d'abord reconnu qu'aucun reproche ne peut être formulé quant à la légalité de l'opération de cession des actions de Cargolux, mais plusieurs intervenants déclarent ne pas avoir été convaincus par l'approche retenue par le Gouvernement ;
- d'une manière générale et avant de répondre aux différentes questions ponctuelles qui lui sont posées, Monsieur le Ministre des Finances souhaite mettre en exergue la différence de perspective entre la situation qui prévalait en février 2011 au moment de la conclusion de la transaction et celle qui prévaut aujourd'hui. S'il reconnaît que toutes les

questions que se pose la Chambre des Députés sont justifiées, il insiste pour que celles-ci soient appréhendées à la lumière de la situation de l'époque, et non pas à la lumière de la situation actuelle, où les relations entre Qatar Airways et les autres actionnaires de Cargolux sont tendues ;

- plusieurs questions sont posées concernant les offres qui ont pu être faites par d'autres investisseurs potentiels, parallèlement à Qatar Airways, pour le rachat des titres de Cargolux à l'Etat luxembourgeois. Les membres de la Chambre des Députés souhaitent avoir des détails sur les négociations avec ces autres investisseurs potentiels et sur les raisons pour lesquelles leurs offres respectives n'ont pas été retenues, en faisant notamment référence à une offre de 175 millions USD bien supérieure aux 117,5 millions de Qatar Airways. Ils demandent en outre à être informés sur les allégations de la presse selon lesquelles le Conseil d'administration de Cargolux aurait mené des négociations parallèles avec d'autres partenaires potentiels et aurait émis une nette préférence pour un investisseur autre que Qatar Airways.

Monsieur le Ministre des Finances répète, comme déjà mentionné ci-avant, que la piste du Qatar avait été envisagée depuis longtemps par le Conseil d'administration de Cargolux, mais n'avait pas abouti étant donné qu'aucun accord n'avait été trouvé au niveau du prix de rachat. Il était donc à ce stade plus que logique que des offres alternatives soient examinées.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre dit avoir été informé de deux offres écrites, la première provenant du groupe chinois HNA et la seconde émanant d'un fonds d'investissements. Cependant, il déclare ne pas avoir été mis au courant de négociations intensives et détaillées avec ces deux partenaires potentiels. Il affirme en outre n'avoir jamais vu de document dans lequel le groupe HNA aurait proposé 175 millions USD pour le rachat de la participation de l'Etat luxembourgeois dans Cargolux et ne pas avoir privilégié le Qatar par rapport à d'autres offres concurrentes.

Pour finir, Monsieur le Ministre confirme l'existence de divergences d'opinions entre les différents actionnaires de Cargolux quant au choix d'un nouvel investisseur. Il rappelle cependant que les actions ont été vendues par l'Etat luxembourgeois et qu'il revenait donc à lui seul de décider à qui ces actions devaient être cédées ;

- un membre de la Commission du Développement durable rappelle que la convention de portage est, en droit des sociétés, une convention juridique par laquelle un donneur d'ordre remet des titres d'une société à un porteur, sous la condition que ce dernier s'engage à les revendre, à une époque et dans des conditions prévues dans la convention, à un tiers désigné dans la convention. Dans ce contexte, il souhaiterait obtenir des détails concernant la relation entre le contrat de portage conclu en 2009 et les négociations avec Qatar Holding qui ont, selon toute vraisemblance, débuté très rapidement après que l'Etat luxembourgeois ait racheté les parts de SAirlines. Il se demande notamment si la convention de portage était une convention de portage au sens juridique du terme et, le cas échéant, si le donneur d'ordre était Qatar Airways ou toute autre entité qatarie en relation avec le Gouvernement luxembourgeois déjà à cette époque.

Messieurs les Ministres attestent qu'en 2009, à l'époque du rachat des actions de SAirlines, ni Qatar Airways ni l'Etat du Qatar ni l'émir du Qatar n'était le donneur d'ordre et qu'à ce moment-là, le Luxembourg n'avait aucun contact avec l'émirat. L'Etat a réalisé cette transaction de manière urgente afin d'éviter que Cargolux ne se retrouve face à des difficultés majeures qui auraient pu mener à sa faillite. En ce sens, le contrat de portage n'était pas un contrat de portage au sens classique du terme, étant donné qu'il ne reflétait aucun engagement vis-à-vis d'un donneur d'ordre, mais seulement une volonté politique de l'Etat et une stipulation de sa part de conserver les actions de Cargolux pour une durée non définie mais pas illimitée, afin de pouvoir les revendre à un moment opportun à un actionnaire stratégique. A noter dans ce contexte que les autorités

luxembourgeoises ont alors été en contact avec la Commission européenne afin de s'assurer que cette transaction ne puisse pas être considérée comme une aide de l'Etat ;

- Monsieur le Ministre des Finances donne à considérer que, préalablement à sa mission économique au Moyen-Orient, il s'est entretenu avec les ministres concernés par le dossier Cargolux, à savoir Monsieur le Premier Ministre, ainsi que les ministres ayant dans leurs attributions l'Economie et les Transports. Il a alors été convenu de l'opportunité de poursuivre les négociations avec le Qatar. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre des Finances précise que l'achat ou la vente de participations de l'Etat relève de sa compétence exclusive, et cela sur base de l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères. Ainsi, bien que le Gouvernement ait été informé des intentions de Monsieur le Ministre, ce dernier n'a pas eu besoin de l'accord préalable du Gouvernement en Conseil. Monsieur le Ministre des Finances a négocié seul le moment venu et a seul abouti à la conclusion d'un accord de principe, ceci dans des conditions difficiles et après plusieurs années de blocage et de recherche vaine d'un partenaire ;
- concernant les négociations qui se sont déroulées à Doha, elles ont eu lieu en la seule présence de S.A.R le Grand-Duc héritier, de Me Albert Wildgen et de Monsieur le Ministre des Finances. Ces négociations ont abouti à la conclusion d'un accord de principe oral se limitant, comme son nom l'indique, à poser les grandes lignes de la transaction. Les détails de la transaction n'ont alors pas été abordés, mais ont été discutés par la suite en présence des avocats de toutes les parties. L'accord de principe oral a donc été transposé en accord juridique écrit qui n'a pris ses effets que lorsqu'il a recueilli les signatures respectives de tous les actionnaires de Cargolux ;
- les conseils d'administration des trois actionnaires publics de Cargolux (BCEE, SNCI, Luxair) ont été informés après la conclusion de l'accord de principe. Ils ont approuvé la transaction et n'ont émis aucune objection ni quant au prix de vente des actions de l'Etat luxembourgeois à Qatar Airways, ni quant au droit de sortie préférentiel obtenu par les actionnaires privés. Monsieur le Ministre des Finances s'empresse de préciser que l'Etat n'a en aucune manière exercé de pression pour que la BCEE, la SNCI et Luxair acceptent les conditions de la transaction ;
- lors des négociations entre l'Etat luxembourgeois et Qatar Airways, les discussions n'ont pas porté sur les garanties au niveau de l'emploi. Cependant, étant donné que le but du rapprochement entre Qatar Airways et Cargolux était un renforcement commun des deux sociétés, la question semblait superfétatoire ;
- pour ce qui est du modèle social luxembourgeois, Monsieur le Ministre des Finances déclare ne pas avoir reçu de garanties écrites quant à sa préservation. Le modèle social luxembourgeois n'a pourtant pas été explicitement remis en cause et la présence de représentants du personnel au sein du Conseil d'administration de Cargolux n'a soulevé aucune opposition de la part de Qatar Airways. Il faut, dans ce contexte, rappeler que, d'une manière générale, les Qataris ont une mentalité « européenne » dans les négociations car, de par leurs nombreux investissements dans l'Union, ils connaissent parfaitement le modèle social européen ;
- Me Albert Wildgen était présent au Qatar lors des négociations, en sa qualité d'accompagnateur du Grand-Duc héritier et non pas en celle d'administrateur des biens du Grand-Duc ; il n'avait aucune fonction dans les négociations. D'après les informations de Monsieur le Ministre des Finances, il n'existait aucune relation préalable entre Me Albert Wildgen et les Qataris. Si Me Albert Wildgen a été nommé président du Conseil d'administration de Cargolux, c'est simplement parce qu'il a trouvé l'approbation de tous les actionnaires de Cargolux, dont les Qataris, qui l'avaient rencontré lors du voyage à Doha ;

- Monsieur le Ministre des Finances écarte l'hypothèse d'une négociation globale qui aurait inclus, outre l'accord conclu entre Qatar Airways et Cargolux, également des accords concernant la Dexia-BIL ou la KBL. Si son déplacement dans la région du Moyen-Orient avait effectivement pour objectif la promotion du Grand-Duché en général et de la place financière en particulier et que les responsables qataris ont alors de fait exprimé un intérêt pour un investissement futur sur la place financière, les discussions n'ont absolument pas porté sur les dossiers Dexia-BIL ou KBL.

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00)

Ce point n'a pas été abordé.

3. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux

Ce point n'a pas été abordé.

4. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Ce point n'a pas été abordé.

5. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

Ce point n'a pas été abordé.

6. Divers

Ce point n'a pas été abordé.

Luxembourg, le 11 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président de la Commission des Finances
et du Budget,
Michel Wolter

Le Président de la Commission du
Développement durable,

Fernand Boden

Le Président de la Commission de
l'Economie, du Commerce extérieur et de
l'Economie solidaire,
Alex Bodry

03

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 17 octobre 2012 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 10 octobre 2012 (10h30)
2. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg
- Désignation d'un rapporteur

6477 Projet de loi modifiant
 1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;
 2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière
 3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement; et
 4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement- Désignation d'un rapporteur
3. 6419 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) N° 66/2010 du 25 novembre 2009 établissant le label écologique de l'Union européenne
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis
- Présentation et adoption d'une série d'amendements parlementaires
5. Examen des documents européens suivants :
 - COM (2012) 412 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL RAPPORT ANNUEL DE 2011 SUR LA MISE EN OEUVRE DU RÈGLEMENT (CE) No 300/2008 RELATIF À L'INSTAURATION DE RÈGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

- COM (2012) 439 : Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la conclusion de l'accord établissant un cadre général pour une coopération renforcée entre l'Union européenne et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
- COM (2012) 473 : LIVRE VERT - Connaissance du milieu marin 2020 : de la cartographie des fonds marins à la prévision océanographique
- COM (2012) 491 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Rapport sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE
- COM (2012) 494 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - La croissance bleue : des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime
- COM (2012) 501 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN - La recherche et l'innovation au service de la mobilité européenne de demain - Élaboration d'une stratégie européenne pour les technologies de transport
- COM (2012) 556 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - La politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation - Anticiper les défis à venir

6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

M. Claude Franck, M. Henri Haine, M. Max Nilles, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Lydia Mutsch, M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 10 octobre 2012

(10h30)

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

2. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg

6477 Projet de loi modifiant

1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;

2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière

3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement; et

4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi n°6468.

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi n°6477.

3. 6419 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) N° 66/2010 du 25 novembre 2009 établissant le label écologique de l'Union européenne

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat relatif au projet de loi sous rubrique.

Dans cet avis, datant du 25 septembre 2012, la Haute corporation constate que les modifications apportées au projet de loi suite aux amendements parlementaires du 9 juillet 2012 sont conformes aux suggestions émises dans son premier avis datant du 12 juin 2012. Elle approuve donc les modifications apportées au texte initial.

Toutefois, en vue de maintenir le parallélisme entre la façon de déterminer les infractions susceptibles de faire l'objet des constatations et recherches visées à l'article 6 et la manière de définir les infractions à l'article 9, le Conseil d'Etat propose d'aligner le libellé dudit article 9 et de le rédiger comme suit :

Art. 9. Sont punies d'une amende de 251 à 12.500 euros les infractions aux dispositions de l'article 9, paragraphe 9, 11 et 13 de l'article 10, paragraphes 1er et 5 du règlement (CE).

La Commission fait sienne cette proposition.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. Cette présentation ne soulève aucune remarque de la part des membres de la Commission.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les discussions en séance plénière.

4. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Les membres de la Commission du Développement durable examinent le projet de lettre d'amendements, tel que repris en annexe du présent procès-verbal.

Ce projet de lettre ne soulève pas de remarque et sera donc envoyé au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

Indépendamment du contenu de cette lettre d'amendements, le groupe *déi gréng* informe qu'il ne sera pas en mesure de voter pour le projet de loi, du fait du dysfonctionnement du système d'échange de quotas d'émission. Comme déjà mentionné au cours de la réunion du 10 octobre dernier, Monsieur le Ministre délégué signale qu'une proposition de décision visant à modifier la directive 2003/87/CE afin de clarifier les dispositions relatives au calendrier des enchères de quotas d'émission de gaz à effet de serre est actuellement en cours de discussion et sera notamment à l'ordre du jour du prochain Conseil « Environnement » du 25 octobre 2012.

5. Examen des documents européens

Le document **COM (2012) 412** est un rapport de la Commission européenne concernant la mise en œuvre du règlement (CE) No 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne.

L'année 2011 a été la première année complète de mise en œuvre du règlement (CE) No 300/2008 et de ses dispositions d'application depuis l'entrée en vigueur, en avril 2010, de la version révisée des règles relatives à la sûreté aérienne. Tout au long de l'année, la Commission a travaillé régulièrement avec les Etats membres et l'industrie pour permettre la mise en œuvre cohérente de ce nouveau cadre juridique. Le régime d'inspection appliqué par les services de la Commission a fourni un retour d'information utile sur les principaux défis de la mise en œuvre et permis de recenser les domaines nécessitant de légères adaptations afin d'améliorer encore la clarté de ce nouveau cadre juridique.

Le rapport décrit les activités d'inspection de la Commission au cours de 2011 et rappelle l'évolution dans le domaine de la législation, des essais et études, ainsi que des relations internationales.

Suite à la présentation de ce document, il est procédé à un bref échange de vues relatif aux contraintes de sécurité, parfois abusives, dans les aéroports, ainsi qu'à la nécessité d'une évolution en la matière.

*

Le document **COM (2012) 439** est une proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord établissant un cadre général pour une coopération renforcée entre l'Union européenne et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol).

Le 6 octobre 2011, le Conseil a donné mandat à la Commission pour ouvrir des négociations avec Eurocontrol, en vue de la conclusion d'un accord de coopération.

Cet accord devrait reconnaître les principes du ciel unique européen, notamment le rôle de l'UE en tant que régulateur unique en matière de gestion du trafic aérien (ATM) et le recours à l'expertise technique d'Eurocontrol afin d'aider l'UE à améliorer l'ATM en Europe conformément au cadre juridique du ciel unique européen, et de soutenir l'UE dans la mise en œuvre et le développement du ciel unique européen et d'autres politiques associées (environnement, changement climatique et recherche). L'accord devrait également faciliter la poursuite de la réforme institutionnelle d'Eurocontrol, par exemple en instaurant de nouvelles relations entre Eurocontrol et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), et fournir un cadre pour le traitement d'aspects potentiellement sensibles tels que la coopération paneuropéenne entre civils et militaires. Le projet d'accord proposé définit les formes et les mécanismes de coopération et de coordination entre les parties, y compris les procédures de consultation des parties prenantes. Un comité mixte institué par l'accord sera chargé de sa gestion et son fonctionnement. En outre, le financement des activités est défini conformément aux règles applicables aux budgets respectifs des parties.

La Commission propose au Conseil d'adopter :

- une décision autorisant la signature de l'accord et son application provisoire avant son entrée en vigueur ;
- une fois cette première décision adoptée, une autre décision relative à la conclusion de l'accord en vue de son entrée en vigueur, moyennant l'approbation du Parlement européen.

*

Le document **COM (2012) 473** est un livre vert relatif à la connaissance du milieu marin. Les océans et les mers qui entourent l'Europe offrent de nouvelles perspectives de croissance et d'emplois pour réaliser les objectifs de la stratégie Europe 2020. Afin de mieux exploiter ce potentiel, une meilleure connaissance de ce qui se passe sous la mer est nécessaire. La Commission européenne propose donc de créer une carte numérique des fonds marins des eaux européennes d'ici à 2020 en rassemblant toutes les données existantes dans une base de données cohérente accessible à tous. Dans le livre vert sous rubrique, adopté le 29 août 2012, la Commission lance une consultation sur la manière dont cet objectif pourrait être atteint.

Dans une première communication datant de septembre 2010 et intitulée « *Connaissance du milieu marin 2020 - Données et observations relatives au milieu marin en vue d'une croissance intelligente et durable* », la Commission a exposé les raisons pour lesquelles il faut libérer le potentiel économique des innombrables observations du milieu marin effectuées en Europe. Elle a montré que cette initiative contribuerait à la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020 en matière d'emploi, d'innovation, d'éducation, d'inclusion sociale et de lutte contre le changement climatique et fournirait la base de connaissances nécessaire pour favoriser la croissance d'une « économie bleue » durable et génératrice d'emplois dans les secteurs marin et maritime grâce à l'amélioration de la compétitivité et de l'efficacité de l'industrie, des autorités publiques et des chercheurs. L'innovation serait encouragée et le comportement de la mer serait mieux compris. La communication a ensuite exposé les principes fondamentaux d'une stratégie qui permettrait aux investissements des Etats membres et de l'UE dans l'observation du milieu marin de réaliser leur potentiel de création d'une croissance durable et d'emplois.

Cette stratégie se fonde essentiellement sur le concept d'un réseau européen d'observation et de données du milieu marin (EMODnet), réseau d'organisations marines qui servirait de point d'entrée unique pour l'accès aux données sur le milieu marin tirées des observations, des études ou des échantillonnages provenant des centaines de bases de données gérées pour le compte d'agences, d'autorités publiques, d'instituts de recherche et d'universités

dans l'ensemble de l'UE, ainsi que pour la consultation de ces données. Ce réseau fournirait également des couches de cartographie numérique des paramètres obtenus à partir de ces données primaires pour des bassins maritimes européens entiers.

Le livre vert sous rubrique, intitulé « *Connaissance du milieu marin 2020 : de la cartographie des fonds marins à la prévision océanographique* », ouvre un débat sur la meilleure stratégie à adopter pour parvenir à une cartographie numérique accessible et durable des fonds marins européens et pour disposer d'informations à jour sur l'état physique, chimique, biologique actuel et antérieur de la colonne d'eau supérieure et de prévisions pour l'avenir, ainsi que d'un mécanisme qui permettrait aux Etats membres d'optimiser le potentiel de leurs programmes d'observation, d'échantillonnage et d'étude du milieu marin. Les réponses à ce Livre vert pourront être transmises à la Commission jusqu'au 15 décembre 2012.

Cette initiative comprendra un projet phare visant à élaborer d'ici à 2020 une carte numérique multi-résolution continue des fonds marins des eaux européennes. Cette carte devra présenter la plus haute résolution possible et couvrir la topographie, la géologie, les habitats et les écosystèmes. Elle devra offrir un accès à des observations et des informations à jour concernant l'état physique, chimique et biologique actuel et antérieur de la colonne d'eau supérieure et être accompagnée de données connexes concernant les activités humaines et leur incidence sur la mer, ainsi que de prévisions océanographiques. Toutes ces informations devront être facilement accessibles, interopérables et libres d'utilisation. Le système devra être soutenu par un processus continu d'amélioration progressive de son adéquation au but poursuivi, qui permette aux Etats membres d'optimiser le potentiel de leurs programmes d'observation, d'échantillonnage et d'étude du milieu marin.

L'initiative « Connaissance du milieu marin 2020 » ne se limite pas à l'EMODnet. Elle prévoit un cadre fédérateur de toutes les activités en cours relatives à l'observation du milieu marin au sein de l'UE. Elle englobe le cycle complet, de l'observation initiale à la diffusion, en passant par l'interprétation et le traitement. Elle énonce des principes fondamentaux tels que « la collecte unique des données et leur utilisation à de nombreuses fins » et « l'interopérabilité, l'accessibilité et la liberté d'utilisation des données ». Ces principes, règles et normes communs garantissent que les programmes des Etats membres ainsi que d'autres efforts considérables de l'UE peuvent contribuer, avec l'EMODnet, à la création d'une capacité dépassant largement la somme de ses éléments. Ceux-ci comprennent le volet « surveillance du milieu marin » du programme européen de surveillance de la Terre (GMES), le cadre pour la collecte de données dans le secteur de la pêche et les nouvelles infrastructures de recherche paneuropéennes recensées par le forum stratégique européen pour les infrastructures de recherche (ESFRI).

Suite à la présentation de ce document, il est procédé à un bref échange de vues relatif aux prospections de gaz naturel et de pétrole en Méditerranée. De l'avis des membres de la Commission du Développement durable, ces prospections, en plus d'être potentiellement dangereuses, relèvent d'une logique obsolète d'une extraction d'énergie fossile toujours plus profonde et plus chère, alors que la priorité devrait être à la sobriété et à la transition énergétique pour préparer la société de l'après-pétrole.

Dans ce contexte, les membres de la Commission conviennent d'organiser, dans les meilleurs délais, une réunion relative à la prospection du gaz de schiste, afin de s'informer sur les différentes méthodes d'extraction et sur les éventuels problèmes qu'une telle prospection pourrait engendrer.

*

Le document **COM (2012) 491** est un rapport de la Commission sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE. La mer est « une », dit la Commission européenne et

toutes les activités qui y sont menées interagissent : une approche intégrée, assurant à chaque secteur la place qui lui revient devrait assurer à tous un avenir à la fois compétitif et durable. Cette vision stratégique intégrée d'un développement économique compatible avec la viabilité de l'environnement est désormais celle choisie par la Commission pour atteindre les objectifs de la stratégie « Europe 2020 ».

Avec le « Livre bleu pour une politique maritime intégrée » datant de 2007, la Commission européenne a proposé aux Etats membres de se fixer pour objectif d'assurer une exploitation durable des mers et des océans tout en permettant la croissance de l'économie maritime et des régions côtières. Le livre bleu, avalisé par le Conseil fin 2008, identifie les questions et secteurs concernés : transport maritime, protection de l'environnement, recherche et développement marin, pêche, planification territoriale, surveillance maritime, concurrence des entreprises maritimes et énergie, ainsi qu'un important volet social (emploi, formation, couverture sociale).

Le livre bleu définit également des objectifs :

- développer l'exploitation durable des mers parallèlement à une croissance de l'économie maritime et des régions côtières ;
- créer un socle de connaissances et d'innovations pour la politique maritime ;
- offrir une qualité de vie supérieure dans les régions côtières et ultrapériphériques ; et
- assumer une position de chef de file dans les affaires maritimes internationales.

Le rapport sous rubrique, adopté le 13 septembre 2012, dresse le bilan des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la politique maritime intégrée et énumère toutes les initiatives prises par la Commission pour soutenir une croissance maritime durable. En résumé, les initiatives de la Commission européenne afin de soutenir une croissance maritime durable sont orientées sur trois piliers :

1. Des écosystèmes marins en bonne santé. La directive-cadre « stratégie pour le milieu marin » de 2008 est le pilier environnemental de la politique maritime intégrée. Son objectif global consiste à obtenir un bon état écologique pour les eaux marines européennes d'ici 2020. Des progrès significatifs ont été enregistrés dans la mise en place du réseau Natura 2000, mais des lacunes subsistent, surtout en mer. En 2011, la Commission a adopté des orientations relatives à la mise en œuvre des directives « oiseaux » et « habitats » dans les estuaires et les zones côtières, avec une attention toute particulière pour le développement portuaire et le dragage. L'instrument financier LIFE+ contribue à la gestion du réseau Natura 2000 dans le milieu marin, en favorisant les mesures de protection innovantes et le renforcement des capacités ;
2. Atténuation du changement climatique et adaptation à ce changement. Le changement climatique peut avoir des conséquences désastreuses pour les zones côtières. Il pose ainsi un risque d'érosion, d'inondation et d'augmentation du niveau de la mer, et constitue une menace pour les défenses côtières. Les incidences peuvent s'accroître lorsque d'autres pressions viennent s'exercer sur le milieu marin. En mars 2012, la Commission a lancé la plate-forme européenne d'adaptation au changement climatique, un site web d'information sur les conséquences du changement climatique ainsi que sur les points vulnérables en Europe. Ce site a pour vocation d'aider les décideurs politiques à élaborer des mesures d'adaptation au changement climatique, notamment dans les zones côtières ;
3. Combattre la pollution atmosphérique générée par les navires. Les émissions de gaz à effet de serre émanant du transport maritime international représentent actuellement près de 3 % des émissions globales de GES et, au vu de l'intensification des échanges mondiaux et de la demande croissante de transports maritimes, elles ne feront vraisemblablement qu'augmenter. En 2011, la Commission s'est fixé pour objectif de

réduire de 40 % d'ici 2050 les émissions de GES issues du transport maritime dans l'UE. En 2011, la Commission a également adopté une proposition visant à modifier la directive 1999/32/CE en vue de réduire considérablement les émissions de soufre liées à la navigation et de contribuer à l'atténuation, dans l'UE, des problèmes de qualité de l'air qui influent sur la santé humaine, ainsi que de l'acidification.

*

Le document **COM (2012) 494** est une communication de la Commission sur les possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime. Cette communication, présentée le 13 septembre 2012, donne le coup d'envoi d'un processus qui placera durablement l'économie bleue parmi les préoccupations des Etats membres, des régions, des entreprises et de la société civile. Elle décrit la manière dont les Etats membres et les politiques de l'Union européenne soutiennent déjà l'économie bleue. Elle recense ensuite cinq domaines spécifiques présentant un potentiel de croissance particulièrement intéressant dans lesquels une action ciblée pourrait donner une impulsion supplémentaire en stimulant la croissance à long terme et en procurant des emplois durables, conformément aux objectifs de la stratégie Europe 2020 :

- tourisme maritime, tourisme côtier et tourisme de croisière,
- énergie bleue,
- ressources minérales marines,
- aquaculture,
- biotechnologie bleue.

Pour chacune des cinq activités mises en évidence, la Commission procédera à un examen des solutions stratégiques possibles et envisagera de nouvelles initiatives. Il s'agira :

- de déterminer comment le tourisme maritime et côtier peut contribuer plus avant à la croissance économique et fournir des emplois moins précaires, tout en améliorant sa viabilité environnementale. Une analyse d'impact sera effectuée et sera suivie d'une communication en 2013 ;
- d'évaluer les solutions possibles pour donner à l'industrie la confiance nécessaire pour investir dans les énergies renouvelables marines, en tenant compte du cadre fourni par le plan stratégique pour les technologies énergétiques. Les énergies marines peuvent en effet rendre l'exploitation des ressources énergétiques européennes plus efficace, réduire au minimum les exigences du secteur de la production d'électricité en matière d'utilisation du sol et faire baisser les émissions de gaz à effet de serre de l'Europe. Ainsi, l'énergie éolienne et les autres technologies de production d'énergie renouvelable en cours de développement tels l'usine marémotrice, une structure de type barrage utilisée pour capter l'énergie provenant des masses d'eau entrant et sortant d'une baie ou d'un estuaire, des dispositifs houlomoteurs et des turbines subaquatiques feront l'objet d'une attention toute particulière. Une communication spécifique sera présentée sur ce domaine en 2013 ;
- de déterminer comment l'industrie européenne peut devenir compétitive dans l'extraction des minéraux des fonds marins et comment garantir au mieux que cette activité ne prive pas les générations futures des bénéfices d'écosystèmes jusqu'à présent intacts. Une analyse d'impact, suivie d'une communication, sera présentée en 2014 ;
- de travailler en coopération avec les Etats membres pour établir des bonnes pratiques et élaborer d'un commun accord des orientations stratégiques pour l'aquaculture dans l'UE, à adopter au début de 2013 ;

- d'évaluer les solutions permettant à la biotechnologie bleue d'exploiter la diversité de la vie marine. La biotechnologie bleue utilise ou s'inspire des substances extraites ou isolées de matériaux ou organismes marins. Ces derniers, en effet, possèdent pour la plupart des structures ou compositions originales que l'on ne retrouve que dans cet environnement. C'est en particulier le cas pour les algues qui présentent dans la composition chimique de leurs constituants de très nombreuses spécificités qui en font des matières premières déjà irremplaçables pour de nombreuses applications que ce soit en alimentation, en chimie, en cosmétique ou en santé. Une analyse d'impact, suivie d'une communication, sera présentée en 2014.

Dans chacun de ces domaines, l'évaluation des solutions possibles commencera par une consultation des Etats membres, de l'industrie et des autres parties intéressées en vue d'élaborer des approches communes qui donneront l'impulsion supplémentaire dont l'économie bleue a besoin pour apporter une contribution positive à l'avenir économique de l'Europe, tout en préservant notre milieu marin pour les générations futures.

*

Le document **COM (2012) 501** est une communication de la Commission européenne sur la recherche et l'innovation dans le but d'élaborer une stratégie européenne pour les technologies de transport.

Le Livre blanc de 2011 sur les transports préconise la transformation du système de transport européen en un système compétitif et durable qui permettra d'améliorer davantage la mobilité et de continuer à soutenir la croissance économique et l'emploi. L'introduction de modifications progressives ne suffira pas à relever les défis qui se posent à l'Europe et au secteur des transports. Au lieu de cela, les pouvoirs publics et l'ensemble du secteur des transports doivent rompre avec le mode de pensée conventionnel. Pour pouvoir faire face à la nouvelle réalité, il est nécessaire de propager des idées nouvelles, des stratégies de pointe et un esprit d'entreprise. Le Livre blanc propose de mettre en place un espace européen unique des transports afin de répondre aux besoins des 500 millions de personnes dans le marché intérieur. La taille de ce marché permettra de procéder à l'essai, à grande échelle, d'une multitude de technologies et services innovants, en réalisant des économies d'échelle et d'envergure et en créant des marchés nationaux forts pour les industries européennes du secteur des transports actives à l'échelle mondiale.

La Commission européenne propose trois voies globales de recherche et d'innovation pour lesquelles des résultats concrets et utilisables devront être obtenus dans les vingt prochaines années :

- en ce qui concerne les moyens de transport, une modification radicale vers d'autres systèmes de propulsion, des carburants de substitution et des technologies de communication intelligentes devrait conduire au développement de véhicules routiers et ferroviaires, d'aéronefs et de navires propres, intelligents, sûrs et silencieux, ainsi qu'à une interface plus performante avec l'infrastructure. Il s'agit notamment d'avancées en matière de composants, de matériaux et de technologies habilitantes. Il faudrait répondre de manière plus adéquate aux besoins des usagers européens et renforcer la position concurrentielle sur la scène mondiale du secteur européen de la construction d'équipements de transport ;
- en ce qui concerne les infrastructures, des progrès sont nécessaires en matière d'infrastructures intelligentes, vertes, peu exigeantes en termes d'entretien et à l'épreuve du changement climatique, y compris pour la fourniture de carburants de substitution, de systèmes d'information et de gestion du trafic modal à l'appui des services aux usagers et de la gestion de la demande, et d'autres solutions pour une utilisation optimisée des

infrastructures. Il faut renforcer les capacités aux niveaux local, régional et national, tant pour les pouvoirs publics responsables de fournir ces services que pour les opérateurs de transport ;

- dans le domaine des services et opérations de transport, il est nécessaire de réaliser des avancées majeures en ce qui concerne l'efficacité et la continuité des services de transport de passagers et de marchandises, afin de permettre une plus grande intégration de tous les modes de transport, en particulier dans les zones urbaines et interurbaines et en termes de conception adéquate des nœuds et d'efficacité des équipements de transbordement. Des progrès sont également nécessaires en matière de gestion intégrée de l'information, du trafic et de la demande pour le transport multimodal au niveau européen, de solutions logistiques continues et de mobilité urbaine innovantes, y compris pour des transports publics de haute qualité.

*

Le document **COM (2012) 556** est une communication de la Commission relative à la politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation. Cette communication évalue les progrès réalisés depuis la communication de 2005 dans la mise en place de la politique extérieure de l'UE en matière d'aviation. Elle est axée sur les aspects classiques des relations et des accords internationaux dans le domaine de l'aviation, mais elle traite également de plusieurs autres aspects essentiels à forte dimension internationale qui jouent un rôle de plus en plus important dans la croissance du marché et dans notre compétitivité globale, tels que :

- le développement du ciel unique européen et du pilier technologique SESAR (Single European Sky ATM Research) qui lui est associé ;
- la politique européenne de sécurité, avec un rôle international croissant de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ;
- les accords bilatéraux dans le domaine de la sécurité de l'aviation (BASA - bilatéral aviation safety agreements) ainsi que la coopération technique ;
- la politique européenne en matière de sûreté aérienne, qui vise à prévenir l'interférence illicite dans l'aviation ;
- la politique européenne en matière d'aéroports et d'infrastructures qui doit fournir des infrastructures viables et rentables.

Toute révision et tout renforcement de la politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation doivent pleinement tenir compte de ces éléments essentiels.

Depuis 2005, la politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation a débouché sur des résultats significatifs, permettant à l'UE de devenir un acteur important sur le marché mondial de l'aviation. Elle a entraîné des retombées économiques concrètes et bien d'autres avantages. Mais il apparaît aussi clairement que les progrès réalisés n'ont pas été aussi rapides et conséquents que prévu. Ainsi, la Commission européenne propose notamment d'avancer sur trois fronts :

1. *De nouveaux accords avec nos voisins et nos partenaires internationaux.* Afin de faciliter l'accès du secteur européen de l'aviation à de nouveaux débouchés commerciaux sur de nouveaux marchés, la Commission propose de conclure, des accords aériens à l'échelle de l'UE avec des partenaires clés de l'aviation dont l'importance va croissant tels que la Chine, la Russie, les Etats du Golfe, le Japon, l'Inde et des pays de l'ANASE en Asie du Sud-Est. La Commission propose également d'établir, avant 2015, des accords aériens à l'échelle de l'UE avec des pays voisins tels que l'Ukraine, l'Azerbaïdjan, la Tunisie, la Turquie et l'Égypte. Le montant total des bénéfices économiques de ces accords est estimé à 12 milliards d'euros par an. La Commission a l'intention de présenter aux Etats

membres, au début de 2013, une liste de priorités dans le cadre des mandats de négociation de l'UE relatifs à ces accords. En outre, des accords industriels et technologiques devraient être signés dans des domaines tels que la gestion du trafic aérien et la sécurité, y compris la certification des produits aéronautiques ;

2. Une concurrence équitable. L'UE considère l'ouverture des marchés, et donc la concurrence, comme le meilleur point de départ possible pour le développement de relations internationales dans le domaine de l'aviation. Il s'agit là d'une importante leçon tirée de la réussite du marché aérien intérieur de l'UE. Mais la concurrence doit être à la fois ouverte et équitable. Afin de garantir une concurrence équitable, la Commission propose d'élaborer, après consultation des parties prenantes, de nouveaux instruments plus efficaces permettant de protéger les intérêts européens contre les pratiques déloyales. Il s'est avéré impossible de mettre en pratique la réglementation de l'UE en vigueur en la matière (règlement n° 868/2004) et il faut recourir à un nouvel instrument, plus adapté aux réalités actuelles du secteur mondial de l'aviation. La Commission propose, comme mesure de sauvegarde supplémentaire, de concevoir des « clauses de concurrence loyale » à intégrer dans les accords bilatéraux sur les services aériens existant entre les Etats membres de l'UE et les pays tiers ;
3. La lutte contre les restrictions en matière de propriété et de contrôle. Les restrictions actuelles en matière de propriété et de contrôle, appliquées par la plupart des pays, empêchent les transporteurs d'accéder à d'importantes sources de nouveau capital. Il est temps de s'attaquer plus énergiquement à cette question et de prendre les mesures complémentaires prévues dans l'accord aérien UE-Etats-Unis pour libéraliser la propriété et le contrôle des compagnies aériennes, afin de permettre à ces dernières de se consolider et d'attirer les investissements dont elles ont besoin. Cet objectif doit également être poursuivi au niveau de l'OACI.

Luxembourg, le 22 octobre 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

Projet de loi 6428 modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

Amendement 1 portant sur l'article 5 initial (nouvel article 3)

Le nouvel article 3 se lira comme suit :

Art. -3. Annexes

L'article 4 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacé comme suit:

„Art. 4. Annexes

Annexe I: Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi

Annexe II: Gaz à effet de serre visés à l'article 3.

~~**Annexe IIbis: Augmentations du pourcentage de quotas à mettre aux enchères par les Etats membres conformément à l'article 11, paragraphe 2, point a), aux fins de la solidarité et de la croissance, afin de réduire les émissions et de s'adapter aux conséquences du changement climatique**~~

~~**Annexe IIter: Répartition des quotas à mettre aux enchères par les Etats membres conformément à l'article 11, paragraphe 2, point c), et reflétant les efforts anticipés accomplis par certains Etats membres pour atteindre 20% de réductions des émissions des gaz à effet de serre.**~~

~~**Les annexes peuvent être modifiées ou complétées par un règlement grand-ducal suite à l'évolution de la législation de l'Union en la matière.“**~~

Commentaire de l'amendement 1

La Commission du Développement durable décide d'amender l'article sous rubrique à la lumière des observations émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 26 juin 2012. Ainsi :

- les annexes I et II sont maintenues dans l'article sous rubrique. Cependant, ces annexes ne pourraient être modifiées que par voie législative. Le dernier alinéa est donc biffé ;
- en ce qui concerne les annexes IIbis et IIter, purement techniques, elles sont supprimées et une référence afférente sera insérée à l'article 15 initial (voir amendement 3) ;
- les articles 28 à 30 (initiaux) du projet de loi, de même que ses annexes, seront adaptés en conséquence (voir amendement 7).

*

Amendement 2 portant sur l'article 7 initial (nouvel article 5), sur l'article 10 initial (nouvel article 7), sur l'article 11 initial (nouvel article 8) et sur l'article 22 initial (nouvel article 19)

Les articles sous rubrique se liront comme suit :

Art.5. *A l'article 5sexies de la loi modifiée du 23 décembre 2004, les termes « les lignes directrices dont question à l'article 15 » sont remplacés par les termes « les exigences du règlement (UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil. »*

Art. 7. A l'article 7 de la loi modifiée du 23 décembre 2004, le point d) est remplacé par le texte suivant :

« d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions conformément au règlement **(UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.** »

Art. 8. L'article 8 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit :

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

« Le ministre réexamine l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre tous les cinq ans au moins et y apporte les modifications nécessaires.»;

b) au paragraphe 2, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) un programme de surveillance qui répond aux exigences du règlement **(UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.** Le ministre peut autoriser l'actualisation des programmes de surveillance des exploitants sans modifier leur autorisation. Les exploitants soumettent tout programme de surveillance actualisé au ministre pour approbation.»

c) L'article 8, paragraphe 3, est supprimé.

Art. 19. L'article 15 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit :

« **Art. 15. Surveillance et déclaration des émissions**

Chaque exploitant d'installation ou d'aéronef, après la fin de l'année concernée, surveille et déclare au ministre les émissions produites par son installation ou, à compter du 1er janvier 2010, par l'aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, conformément au règlement **(UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.** »

Commentaire de l'amendement 2

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il convient de spécifier le règlement communautaire dont il est question aux articles 7, 10, 11 et 22 initiaux. Pour des raisons de précision, le Conseil d'Etat demande à ce qu'une référence exacte soit faite au règlement visé. La commission parlementaire fait sienne cette suggestion et décide d'introduire un amendement afin de se référer de manière exacte au règlement communautaire en question, à savoir le règlement (UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.

*

Amendement 3 portant sur l'article 15 initial (nouvel article 12)

Cet article se lira comme suit

Art. 12. L'article 11 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 11. Mise aux enchères des quotas**

1. À compter de 2013, l'intégralité des quotas qui ne sont pas délivrés à titre gratuit conformément aux articles 10bis et 10quater de la directive 2003/87/CE telle que modifiée sont mis aux enchères.

2. La quantité totale de quotas mis aux enchères se ventile comme suit:

- a) 88 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre les Etats membres en parts identiques à la part des émissions de l'Etat membre concerné vérifiées dans le cadre du système communautaire en 2005, ou à la moyenne de l'Etat membre concerné pour la période 2005-2007, le montant le plus élevé étant retenu;
- b) 10 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre certains Etats membres aux fins de la solidarité et de la croissance dans l'Union, augmentant ainsi la quantité de quotas que ces Etats membres mettent aux enchères conformément au point a) selon les pourcentages précisés **par l'annexe IIbis de la directive 2003/87/CE telle que modifiée**; et
- c) 2 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre les Etats membres dont les émissions de gaz à effet de serre, en 2005, étaient d'au moins 20 % inférieures aux niveaux de leurs émissions de l'année de référence qui leur sont applicables en vertu du protocole de Kyoto. La répartition de ce pourcentage entre les Etats membres concernés est **précisée par l'annexe IIter de la directive 2003/87/CE telle que modifiée**.

Aux fins du point a), la part des Etats membres qui n'ont pas participé au système communautaire en 2005 est calculée en se fondant sur leurs émissions vérifiées dans le cadre du système communautaire en 2007.

Le cas échéant, les pourcentages visés aux points b) et c), sont adaptés en proportion afin de s'assurer que la distribution concerne 10 % et 2 % respectivement.

3. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au budget de l'Etat.

Un pourcentage minimal de 50 % des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2, y compris l'intégralité des recettes des enchères visées au paragraphe 2, points b) et c), ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, sera utilisé pour une ou plusieurs des fins suivantes :

- a) réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment en contribuant au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds d'adaptation rendu opérationnel par la conférence sur le changement climatique de Poznan (COP 14 et COP/MOP 4), adaptation aux conséquences du changement climatique et financement d'activités de recherche et de développement ainsi que de projets de démonstration en vue de la réduction des émissions et de l'adaptation au changement climatique, y compris la participation à des initiatives s'inscrivant dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques et des plates-formes technologiques européennes;
- b) développement des énergies renouvelables pour respecter l'engagement de la l'Union d'utiliser 20 % d'énergies renouvelables d'ici à 2020, ainsi que développement d'autres technologies contribuant à la transition vers une économie à faible taux d'émissions de carbone sûre et durable et contribution au respect de l'engagement de l'Union d'augmenter de 20 % son efficacité énergétique pour la même date;
- c) mesures destinées à éviter le déboisement et à accroître le boisement et le reboisement dans les pays en développement ayant ratifié l'accord international; transfert de technologies et facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays;
- d) piégeage par la sylviculture dans l'Union;
- e) captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour l'environnement, du CO₂, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers;
- f) incitation à adopter des moyens de transport à faible émission et les transports publics;
- g) financement des activités de recherche et de développement en matière d'efficacité énergétique et de technologies propres dans les secteurs couverts par la présente loi;

- h) mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique et l'isolation ou à fournir une aide financière afin de prendre en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens;
- i) couverture des frais administratifs liés à la gestion du système communautaire. »
- ~~La Commission est informée de l'utilisation des recettes et des mesures prises en vertu du présent paragraphe dans les rapports transmis conformément à la décision n° 280/2004/CE. »~~

Commentaire de l'amendement 3

La Commission décide d'amender l'article sous rubrique, en concordance avec ce qui a été décidé à l'endroit de l'article 3 nouveau (voir amendement 1) : il y a en effet lieu d'introduire une référence aux annexes de la directive, ceci pour des raisons de sécurité juridique, de transparence et de cohérence du texte.

*

Amendement 4 portant sur l'article 16 initial (nouvel article 13)

L'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 13. La loi modifiée du 23 décembre 2004 est complétée par un article 11bis ayant la teneur suivante :

« Art 11bis. Délivrance de quotas à titre gratuit

Les dispositions **transitoires** suivantes s'appliquent à la délivrance de quotas à titre gratuit :

1. Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité, à l'exception des cas relevant de l'article 10quater de la directive 2003/87/CE telle que modifiée et de l'électricité produite à partir de gaz résiduels.
2. Sous réserve des paragraphes 3 et 7, et sans préjudice de l'article 10quater de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, aucun quota n'est alloué à titre gratuit aux producteurs d'électricité, aux installations de captage de CO₂, aux pipelines destinés au transport de CO₂ ou aux sites de stockage de CO₂.
3. Des quotas gratuits sont alloués au chauffage urbain ainsi qu'à la cogénération à haut rendement telle que définie par la directive 2004/8/CE en vue de répondre à une demande économiquement justifiable par rapport à la production de chaleur ou de froid. Chaque année postérieure à 2013, le total des quotas délivrés à ces installations pour la production de ce type de chaleur est adapté en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 10.
4. La quantité annuelle maximale de quotas servant de base au calcul des quotas pour les installations qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2 et qui ne sont pas de nouveaux entrants n'est pas supérieure à la somme:
 - a) de la quantité annuelle totale pour l'ensemble de l'Union, telle que déterminée en vertu de l'article 10, multipliée par la part des émissions des installations qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2 dans les émissions totales moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 en provenance d'installations incluses dans le système communautaire au cours de la période 2008-2012; et
 - b) des émissions annuelles totales moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 qui ne sont incluses dans le système communautaire qu'à partir de 2013 et qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2, adaptées à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 10.Un facteur de correction uniforme transsectoriel est appliqué, le cas échéant.
5. Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas l'application de mesures financières en faveur des secteurs ou des sous-secteurs considérés comme exposés à un risque significatif de fuite de carbone en raison des coûts liés aux émissions de gaz à effet de serre répercutés sur les prix de l'électricité, afin de compenser ces coûts et dès lors que ces mesures financières sont conformes aux règles en matière d'aides d'État en vigueur et à venir dans ce domaine. »

6. 5 % de la quantité de quotas délivrée pour l'Union conformément aux articles 10 et 10bis pour la période 2013-2020 sont réservés aux nouveaux entrants ; il s'agit du pourcentage maximal qui peut être alloué aux nouveaux entrants conformément à la décision 2011/278/UE de la Commission du 27 avril 2011 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10bis de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil. Les quotas réservés dans cette quantité pour l'ensemble de l'Union, qui ne sont ni délivrés à de nouveaux entrants ni utilisés au titre des paragraphes 7, 8 ou 9 du présent article au cours de la période 2013-2020, sont mis aux enchères par les Etats membres en tenant compte du pourcentage de cette quantité dont les installations des Etats membres ont bénéficié, conformément à l'article 10, paragraphe 2 et, pour ce qui est des modalités et du calendrier, en vertu de l'article 10, paragraphe 4 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée et des dispositions d'exécution pertinentes.

Les quantités de quotas allouées sont adaptées à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 10. Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité par de nouveaux entrants.

7. Dans la réserve destinée aux nouveaux entrants, jusqu'à 300 millions de quotas sont disponibles jusqu'au 31 décembre 2015 afin de contribuer à encourager la mise en place et le lancement d'un maximum de douze projets commerciaux de démonstration axés sur le captage et le stockage géologique (CSC) du CO₂, dans des conditions de sûreté pour l'environnement, ainsi que de projets de démonstration concernant des technologies innovantes liées aux énergies renouvelables, sur le territoire de l'Union.

Les quotas sont alloués à des projets de démonstration axés sur le développement, sur des sites géographiquement équilibrés, d'un vaste éventail de technologies de captage et de stockage des CSC et de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables qui ne sont pas encore viables d'un point de vue commercial. Leur allocation est subordonnée à la condition que les émissions de CO₂ soient évitées de façon avérée.

Les projets sont sélectionnés sur la base de critères objectifs et transparents incluant des exigences en matière de partage des connaissances.

Des quotas sont réservés aux projets qui satisfont aux critères visés à l'alinéa 3. L'aide est accordée à ces projets par l'intermédiaire des Etats membres et elle vient compléter un cofinancement important de l'exploitant de l'installation. Les Etats membres concernés, ainsi que d'autres instruments, pourraient également cofinancer ces projets. Aucun projet ne peut bénéficier, par le biais du mécanisme prévu au présent paragraphe, d'une aide supérieure à 15 % du nombre total de quotas disponibles à cette fin. Ces quotas sont pris en compte dans le cadre du paragraphe 6.

8. La quantité de quotas allouée gratuitement conformément aux paragraphes 3 à 6 du présent article en 2013 correspond à 80 % de la quantité fixée conformément aux mesures d'exécution harmonisées communautaires. L'allocation de quotas à titre gratuit diminue ensuite chaque année en quantités égales, pour atteindre 30 % à compter de 2020, en vue de parvenir à la suppression des quotas gratuits en 2027. »

9. En 2013 et chaque année suivante jusqu'en 2020, les installations des secteurs ou des sous-secteurs qui sont exposés à un risque important de fuite de carbone reçoivent une quantité de quotas gratuits représentant 100 % de la quantité déterminée conformément à la décision 2011/278/UE de la Commission du 27 avril 2011 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10bis de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil. ~~La liste desdits secteurs ou sous-secteurs est déterminée par un acte communautaire.~~

10. Un secteur ou sous-secteur est considéré comme exposé à un risque important de fuite de carbone si:

- a) la somme des coûts supplémentaires directs et indirects induits par la mise en œuvre de la présente loi entraîne une augmentation significative des coûts de production, calculée en proportion de la valeur ajoutée brute, d'au moins 5 %;

b) et l'intensité des échanges avec des pays tiers, définie comme le rapport entre la valeur totale des exportations vers les pays tiers plus la valeur des importations en provenance de pays tiers et la taille totale du marché pour l'Union (chiffre d'affaires annuel plus total des importations en provenance de pays tiers), est supérieure à 10 %.

11. Nonobstant le paragraphe 10, un secteur ou sous-secteur est également considéré comme exposé à un risque important de fuite de carbone si:

- a) la somme des coûts supplémentaires directs et indirects induits par la mise en œuvre de la présente loi entraînerait une augmentation particulièrement forte des coûts de production, calculée en proportion de la valeur ajoutée brute, d'au moins 30 %; ou
- b) l'intensité des échanges avec des pays tiers, définie comme le rapport entre la valeur totale des exportations vers les pays tiers plus la valeur des importations en provenance de pays tiers et la taille totale du marché pour l'Union (chiffre d'affaires annuel plus total des importations en provenance de pays tiers), est supérieure à 30 %.

~~12. La liste visée au paragraphe 9 peut être complétée à l'issue d'une évaluation qualitative tenant compte, lorsque les données pertinentes sont disponibles, des critères suivants: la mesure dans laquelle les installations du secteur ou sous-secteur concerné ont la possibilité de réduire leurs niveaux d'émission ou leur consommation d'électricité, y compris, le cas échéant, l'augmentation des coûts de production que l'investissement peut entraîner, par exemple en recourant aux technologies les plus performantes;~~

~~b) les caractéristiques actuelles et projetées du marché, y compris lorsque les risques des échanges ou les taux d'augmentation des coûts directs et indirects sont proches des seuils indiqués au paragraphe 11;~~

~~c) les marges bénéficiaires en tant qu'indicateurs potentiels concernant les investissements à long terme ou les décisions de délocalisation;~~

~~13. La liste visée au paragraphe 9 est arrêtée en tenant compte, lorsque les données pertinentes sont disponibles, de ce qui suit:~~

~~a) la mesure dans laquelle les pays tiers représentant une part décisive de la production mondiale des produits relevant des secteurs ou des sous-secteurs considérés comme exposés au risque de fuite de carbone s'engagent fermement à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs ou sous-secteurs concernés, dans une mesure comparable à celle de l'Union et dans les mêmes délais; et~~

~~b) la mesure dans laquelle l'efficacité, sur le plan des émissions de carbone, des installations situées dans ces pays est comparable à celle des installations de l'Union~~

12. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité, sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable. Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités. »

Commentaire de l'amendement 4

La directive 2009/29/CE prévoit que le 31 décembre 2010 au plus tard, la Commission arrête des mesures d'exécution pleinement harmonisées. Le Conseil d'Etat se demande dès lors pourquoi les auteurs du projet de loi ont prévu un régime transitoire. Au regard de cette critique concernant l'introduction d'un article ayant trait au régime transitoire, la Commission du Développement durable décide d'adapter l'intitulé ainsi que la phrase introductive de l'article sous rubrique, ceci notamment en vue d'éviter de potentielles confusions. Le maintien de l'article en question s'impose pour des raisons de sécurité juridique et de cohérence du texte.

La commission parlementaire décide par ailleurs de spécifier les mesures d'exécution en question aux points 6 et 9, à savoir la décision 2011/278/UE de la Commission du 27 avril 2011 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10bis de la directive

2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil, à l'instar des précisions sollicitées par le Conseil d'Etat.

*

Amendement 5 portant sur l'article 23 initial (nouvel article 20)

L'article sous rubrique se lira comme suit :

Art. 20. *L'article 16, première phrase, de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit :*

*« Les déclarations présentées par les exploitants d'installations ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15 sont vérifiées conformément au règlement **(UE) No 600/2012 de la Commission du 21 juin 2012 concernant la vérification des déclarations d'émissions de gaz à effet de serre et des déclarations relatives aux tonnes-kilomètres et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil**. Les modalités y relatives peuvent être précisées par règlement grand-ducal. »*

Commentaire de l'amendement 5

Le Conseil d'Etat demande aux auteurs de préciser la référence au règlement de l'UE, car à défaut, il ne voit pas comment pouvoir imposer des obligations inconnues aux exploitants. La Commission fait sienne les suggestions du Conseil d'Etat et ajoute une référence au règlement (UE) No 600/2012 de la Commission du 21 juin 2012 concernant la vérification des déclarations d'émissions de gaz à effet de serre et des déclarations relatives aux tonnes-kilomètres et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.

*

Amendement 6 portant sur l'article 25 initial (nouvel article 22)

L'article se lira comme suit :

Art. 22. *A l'article 18 de la loi modifiée du 23 décembre 2004, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :*

*« 1. Les quotas délivrés à compter du 1er janvier 2012 sont détenus dans le registre communautaire pour exécuter les opérations relatives à la tenue des comptes de dépôt ouverts dans l'État membre et à l'allocation, à la restitution et à l'annulation des quotas prévues dans le règlement **(UE) No 1193/2011 de la Commission du 18 novembre 2011 établissant le registre de l'Union pour la période d'échanges débutant le 1er janvier 2013 et pour les périodes d'échanges suivantes du système d'échange de quotas d'émission de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et à la décision No 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant les règlements de la Commission (CE) No 2216/2004 et (UE) No 920/2010.***

Chaque État membre peut exécuter les opérations autorisées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

Un montant pour frais de gestion des comptes à payer annuellement par le titulaire de compte et d'autres modalités liées au registre peuvent être fixés par règlement grand-ducal. Ce montant ne peut pas dépasser cinq cent euros. »

Commentaire de l'amendement 6

Comme suggéré par le Conseil d'Etat, la commission parlementaire décide d'amender l'article afin de préciser la référence au règlement (UE) No 1193/2011. Par contre, la suggestion de la Haute Corporation d'omettre l'abréviation CCNUCC et de la remplacer par « Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques » n'est pas retenue car l'abréviation « CCNUCC » fait partie des définitions.

*

Amendement 7 portant sur les articles 28 et 29 initiaux

L'article 28 initial (25 nouveau) se lira dorénavant comme suit :

Art. 25. *L'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacée par l'annexe I de la présente loi.*

Parallèlement, l'article 29 initial est biffé.

Commentaire de l'amendement 7

Le Conseil d'Etat, tout en renvoyant à ses considérations générales ainsi qu'au commentaire des articles 5 et 15 initiaux, propose de faire abstraction des annexes *IIbis* et *IIter* et, par conséquent, de supprimer l'article 29 (initial) du projet de loi. La Commission du Développement durable décide de suivre cette proposition, alors que l'amendement 3 introduit une référence aux annexes *IIbis* et *IIter*. En outre, étant donné les décisions prises à l'endroit de l'article 3 nouveau, le projet de loi sous rubrique ne comporte plus qu'une seule et unique annexe. Le nouvel article 25 doit donc être amendé en conséquence.

*

Amendement 8 portant sur l'annexe

L'annexe se lira comme suit :

L'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacée par le texte suivant :

« Annexe I »

CATÉGORIES D'ACTIVITÉS AUXQUELLES S'APPLIQUE LA PRÉSENTE LOI

1. *Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés, ainsi que les installations utilisant exclusivement de la biomasse, ne sont pas visées par la présente loi.*
2. *Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en œuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.*
3. *Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le système communautaire, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance*

calorifique de combustion est inférieure à 3 MW et les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse ne sont pas prises en considération dans ce calcul. Les "unités qui utilisent exclusivement de la biomasse" comprennent les unités qui utilisent des combustibles fossiles dans les phases de démarrage ou d'extinction de l'unité.

4. Si une unité met en œuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui détermine l'inclusion dans le système communautaire.
5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses dans le permis d'émission de gaz à effet de serre.
6. A compter du 1^{er} janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité sont couverts.

Activités	Gaz à effet de serre
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux)	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fonte ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone

<i>Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Séchage ou calcination du plâtre ou production de planches de plâtre et autres compositions à base de plâtre, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses.</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour.</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>
<i>Production de noir de carbone, y compris la carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les résidus de craquage et de distillation, lorsque des unités de combustion dont la</i>	<i>Dioxyde de carbone</i>

<p>puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées</p> <p>Production d'acide nitrique</p> <p>Production d'acide adipique</p> <p>Production de glyoxal et d'acide glyoxylique</p> <p>Production d'ammoniac</p> <p>Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour</p> <p>Production d'hydrogène (H₂) et de gaz de synthèse par reformage ou oxydation partielle avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour</p> <p>Production de soude (Na₂CO₃) et de bicarbonate de sodium (NaHCO₃)</p> <p>Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente <u>loi</u> en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone</p> <p>Transport par pipelines des gaz à effet de serre en vue de leur stockage dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone</p> <p>Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone</p>	<p>Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote</p> <p>Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote</p> <p>Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p>
<p>Aviation</p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</p> <p>Sont exclus de cette définition :</p> <p>a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>

<p><i>gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;</i></p> <p><i>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</i></p> <p><i>c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre;</i></p> <p><i>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;</i></p> <p><i>e) les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;</i></p> <p><i>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;</i></p> <p><i>g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol ;</i></p> <p><i>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</i></p> <p><i>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an;</i></p> <p><i>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>– soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois;</i> <i>– soit des vols produisant des émissions totales inférieures à</i> 	
---	--

<p>10.000 tonnes par an.</p> <p><i>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.</i></p>	
---	--

Commentaire de l'amendement 8

Il s'agit de remplacer à trois endroits le terme « agréé » par le terme « autorisé », étant donné que la loi du 27 août 2012 sur le stockage géologique du dioxyde de carbone introduit la notion d'autorisation et non pas celle d'agrément. La commission parlementaire souhaite cependant souligner qu'il s'agit en l'occurrence d'une transposition purement théorique, y inclus le principe de l'autorisation, alors que ladite loi interdit le stockage géologique du dioxyde de carbone.

*

TEXTE COORDONNE

(Les propositions du Conseil d'Etat retenues par la Commission du Développement durable sont soulignées ; les amendements parlementaires sont soulignés et en gras).

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Art.1^{er}. A l'article 1^{er} de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, dénommée ci-après « loi modifiée du 23 décembre 2004 », l'alinéa suivant est ajouté :

« Elle prévoit également des réductions plus importantes des émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre les niveaux de réduction qui sont considérés comme scientifiquement nécessaires pour éviter un changement climatique dangereux. »

Art. 2. L'article 3 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit:

1° Le point c) est remplacé par le texte suivant:

« c) « gaz à effet de serre », les gaz énumérés à l'annexe II et les autres composants gazeux de l'atmosphère, tant naturels qu'anthropiques, qui absorbent et renvoient un rayonnement infrarouge ; »

2° Le point h) est remplacé par le texte suivant :

« h) « nouvel entrant »,

- toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I, qui a obtenu une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre pour la première fois après le 30 juin 2011,
- toute installation poursuivant une activité incluse dans le système communautaire conformément à l'article 24, paragraphe 1 ou 2 de la directive modifiée 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 l'Union européenne, dénommée ci-après « Union » et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, dénommée ci - après « directive 2003/87/CE telle que modifiée », pour la première fois, ou
- toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ou une activité incluse dans le système communautaire conformément à l'article 24, paragraphe 1 ou 2 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, qui a connu une extension

importante après le 30 juin 2011, dans la mesure seulement où ladite extension est concernée; ».

3° Les points v) et w) sont ajoutés :

« v) « combustion », toute oxydation de combustibles quelle que soit l'utilisation faite de la chaleur, de l'énergie électrique ou mécanique produites par ce processus et toutes autres activités s'y rapportant, y compris la destruction des effluents gazeux »;

« w) « producteur d'électricité », une installation qui, à la date du 1er janvier 2005 ou ultérieurement, a produit de l'électricité destinée à la vente à des tiers et dans laquelle n'a lieu aucune activité énumérée dans l'annexe I, autre que la « combustion de combustibles ».

Art. 3. Annexes

L'article 4 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacé comme suit:

„Art. 4. Annexes

Annexe I: Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi

Annexe II: Gaz à effet de serre visés à l'article 3.

~~**Annexe IIbis: Augmentations du pourcentage de quotas à mettre aux enchères par les Etats membres conformément à l'article 11, paragraphe 2, point a), aux fins de la solidarité et de la croissance, afin de réduire les émissions et de s'adapter aux conséquences du changement climatique**~~

~~**Annexe IIter: Répartition des quotas à mettre aux enchères par les Etats membres conformément à l'article 11, paragraphe 2, point c), et reflétant les efforts anticipés accomplis par certains Etats membres pour atteindre 20% de réductions des émissions des gaz à effet de serre.**~~

~~**Les annexes peuvent être modifiées ou complétées par un règlement grand-ducal suite à l'évolution de la législation de l'Union en la matière.“**~~

Art. 4. A l'article 5bis, paragraphe 2, de la loi modifiée du 23 décembre 2004, le mot « cinq » est remplacé par le mot « huit ».

Art. 5. A l'article 5sexies de la loi modifiée du 23 décembre 2004, les termes « les lignes directrices dont question à l'article 15 » sont remplacés par les termes « les exigences du règlement (UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil. »

Art. 6. L'article 6 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est placé sous le titre du chapitre III et remplacé par le texte suivant :

« A partir du 1^{er} janvier 2005, aucune installation n'a le droit d'exercer une activité visée à l'annexe I entraînant des émissions spécifiées en relation avec cette activité, à moins que son exploitant ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux articles 7 et 8 de la présente loi. »

Art. 7. A l'article 7 de la loi modifiée du 23 décembre 2004, le point d) est remplacé par le texte suivant :

« d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions conformément au règlement (UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil. »

Art. 8. L'article 8 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit :

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

« Le ministre réexamine l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre tous les cinq ans au moins et y apporte les modifications nécessaires.»;

b) au paragraphe 2, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) un programme de surveillance qui répond aux exigences du règlement (UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil. Le ministre peut autoriser l'actualisation des programmes de surveillance des exploitants sans modifier leur autorisation. Les exploitants soumettent tout programme de surveillance actualisé au ministre pour approbation.»

c) L'article 8, paragraphe 3, est supprimé.

Art. 9. L'article 9 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 9. Changements concernant les installations

Au moins deux mois à l'avance, l'exploitant informe le ministre de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement de l'installation, ou toute extension ou réduction importante de sa capacité, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et de la date prévisible à laquelle auront lieu les changements. Le cas échéant, le ministre actualise l'autorisation et tient compte de tout changement réellement effectué. En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant. L'exploitant communique au ministre au plus tard pour le 31 décembre de chaque année toute cessation partielle des activités d'une installation »

Art. 10. L'article 10 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacé par le texte suivant :

«Art. 10 Quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union

La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union à compter de 2013 diminue de manière linéaire à partir du milieu de la période 2008-2012. Cette quantité diminue d'un facteur linéaire de 1,74 % par rapport au total annuel moyen de quotas délivré par les États membres conformément aux décisions de la Commission relatives à leurs plans nationaux d'allocation de quotas pour la période 2008-2012. »

Art. 11. La loi modifiée du 23 décembre 2004 est complétée par un article 10bis ayant la teneur suivante :

« Art. 10bis Adaptation de la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union

1. En ce qui concerne les installations qui ont été incluses dans le système communautaire au cours de la période 2008-2012 au titre de l'article 24, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, la quantité de quotas à délivrer à compter du 1^{er} janvier 2013 est adaptée pour tenir compte de la quantité annuelle moyenne de quotas délivrés pour ces installations au cours de la période de leur inclusion, elle-même adaptée en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 10.

2. Pour les installations exclues du système communautaire en vertu de l'article 27 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, la quantité de quotas délivrés à l'échelle communautaire à compter du 1^{er} janvier 2013 est revue à la baisse afin de correspondre à la moyenne du total annuel des émissions vérifiées de ces installations entre 2008 et 2010, adaptée à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 10.»

Art. 12. L'article 11 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 11. Mise aux enchères des quotas

1. A compter de 2013, l'intégralité des quotas qui ne sont pas délivrés à titre gratuit conformément aux articles 10bis et 10quater de la directive 2003/87/CE telle que modifiée sont mis aux enchères.

2. La quantité totale de quotas mis aux enchères se ventile comme suit:

- a) 88 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre les États membres en parts identiques à la part des émissions de l'État membre concerné vérifiées dans le cadre du système communautaire en 2005, ou à la moyenne de l'État membre concerné pour la période 2005-2007, le montant le plus élevé étant retenu;

- b) 10 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre certains Etats membres aux fins de la solidarité et de la croissance dans l'Union, augmentant ainsi la quantité de quotas que ces Etats membres mettent aux enchères conformément au point a) selon les pourcentages précisés **par l'annexe IIbis de la directive 2003/87/CE telle que modifiée**; et
- c) 2 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre les Etats membres dont les émissions de gaz à effet de serre, en 2005, étaient d'au moins 20 % inférieures aux niveaux de leurs émissions de l'année de référence qui leur sont applicables en vertu du protocole de Kyoto. La répartition de ce pourcentage entre les Etats membres concernés est **précisée par l'annexe IIter de la directive 2003/87/CE telle que modifiée**.

Aux fins du point a), la part des Etats membres qui n'ont pas participé au système communautaire en 2005 est calculée en se fondant sur leurs émissions vérifiées dans le cadre du système communautaire en 2007.

Le cas échéant, les pourcentages visés aux points b) et c), sont adaptés en proportion afin de s'assurer que la distribution concerne 10 % et 2 % respectivement.

3. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au budget de l'Etat.

Un pourcentage minimal de 50 % des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2, y compris l'intégralité des recettes des enchères visées au paragraphe 2, points b) et c), ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, sera utilisé pour une ou plusieurs des fins suivantes :

- a) réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment en contribuant au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds d'adaptation rendu opérationnel par la conférence sur le changement climatique de Poznan (COP 14 et COP/MOP 4), adaptation aux conséquences du changement climatique et financement d'activités de recherche et de développement ainsi que de projets de démonstration en vue de la réduction des émissions et de l'adaptation au changement climatique, y compris la participation à des initiatives s'inscrivant dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques et des plates-formes technologiques européennes;
- b) développement des énergies renouvelables pour respecter l'engagement de la l'Union d'utiliser 20 % d'énergies renouvelables d'ici à 2020, ainsi que développement d'autres technologies contribuant à la transition vers une économie à faible taux d'émissions de carbone sûre et durable et contribution au respect de l'engagement de l'Union d'augmenter de 20 % son efficacité énergétique pour la même date;
- c) mesures destinées à éviter le déboisement et à accroître le boisement et le reboisement dans les pays en développement ayant ratifié l'accord international; transfert de technologies et facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays;
- d) piégeage par la sylviculture dans l'Union;
- e) captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour l'environnement, du CO₂, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers;
- f) incitation à adopter des moyens de transport à faible émission et les transports publics;
- g) financement des activités de recherche et de développement en matière d'efficacité énergétique et de technologies propres dans les secteurs couverts par la présente loi;
- h) mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique et l'isolation ou à fournir une aide financière afin de prendre en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens;
- i) couverture des frais administratifs liés à la gestion du système communautaire. »

~~La Commission est informée de l'utilisation des recettes et des mesures prises en vertu du présent paragraphe dans les rapports transmis conformément à la décision n° 280/2004/CE. »~~

Art. 13. La loi modifiée du 23 décembre 2004 est complétée par un article 11bis ayant la teneur suivante :

« Art 11bis. Délivrance de quotas à titre gratuit

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent à la délivrance de quotas à titre gratuit :

1. Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité, à l'exception des cas relevant de l'article 10quater de la directive 2003/87/CE telle que modifiée et de l'électricité produite à partir de gaz résiduels.

2. Sous réserve des paragraphes 3 et 7, et sans préjudice de l'article 10quater de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, aucun quota n'est alloué à titre gratuit aux producteurs d'électricité, aux installations de captage de CO₂, aux pipelines destinés au transport de CO₂ ou aux sites de stockage de CO₂.

3. Des quotas gratuits sont alloués au chauffage urbain ainsi qu'à la cogénération à haut rendement telle que définie par la directive 2004/8/CE en vue de répondre à une demande économiquement justifiable par rapport à la production de chaleur ou de froid. Chaque année postérieure à 2013, le total des quotas délivrés à ces installations pour la production de ce type de chaleur est adapté en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 10.

4. La quantité annuelle maximale de quotas servant de base au calcul des quotas pour les installations qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2 et qui ne sont pas de nouveaux entrants n'est pas supérieure à la somme:

a) de la quantité annuelle totale pour l'ensemble de l'Union, telle que déterminée en vertu de l'article 10, multipliée par la part des émissions des installations qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2 dans les émissions totales moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 en provenance d'installations incluses dans le système communautaire au cours de la période 2008-2012; et

b) des émissions annuelles totales moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 qui ne sont incluses dans le système communautaire qu'à partir de 2013 et qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2, adaptées à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 10.

Un facteur de correction uniforme transsectoriel est appliqué, le cas échéant.

5. Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas l'application de mesures financières en faveur des secteurs ou des sous-secteurs considérés comme exposés à un risque significatif de fuite de carbone en raison des coûts liés aux émissions de gaz à effet de serre répercutés sur les prix de l'électricité, afin de compenser ces coûts et dès lors que ces mesures financières sont conformes aux règles en matière d'aides d'État en vigueur et à venir dans ce domaine.

6. 5 % de la quantité de quotas délivrée pour l'Union conformément aux articles 10 et 10bis pour la période 2013-2020 sont réservés aux nouveaux entrants ; il s'agit du pourcentage maximal qui peut être alloué aux nouveaux entrants conformément à la décision 2011/278/UE de la Commission du 27 avril 2011 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10bis de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.

Les quotas réservés dans cette quantité pour l'ensemble de l'Union, qui ne sont ni délivrés à de nouveaux entrants ni utilisés au titre des paragraphes 7, 8 ou 9 du présent article au cours de la période 2013-2020, sont mis aux enchères par les Etats membres en tenant compte du pourcentage de cette quantité dont les installations des Etats membres ont bénéficié, conformément à l'article 10, paragraphe 2 et, pour ce qui est des modalités et du calendrier, en vertu de l'article 10, paragraphe 4 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée et des dispositions d'exécution pertinentes.

Les quantités de quotas allouées sont adaptées à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 10.

Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité par de nouveaux entrants.

7. Dans la réserve destinée aux nouveaux entrants, jusqu'à 300 millions de quotas sont disponibles jusqu'au 31 décembre 2015 afin de contribuer à encourager la mise en place et le lancement d'un maximum de douze projets commerciaux de démonstration axés sur le captage et le stockage géologique (CSC) du CO₂, dans des conditions de sûreté pour l'environnement, ainsi que de projets de démonstration concernant des technologies innovantes liées aux énergies renouvelables, sur le territoire de l'Union.

Les quotas sont alloués à des projets de démonstration axés sur le développement, sur des sites géographiquement équilibrés, d'un vaste éventail de technologies de captage et de stockage des CSC et de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables qui ne sont pas encore viables d'un point de vue commercial. Leur allocation est subordonnée à la condition que les émissions de CO₂ soient évitées de façon avérée.

Les projets sont sélectionnés sur la base de critères objectifs et transparents incluant des exigences en matière de partage des connaissances.

Des quotas sont réservés aux projets qui satisfont aux critères visés à l'alinéa 3. L'aide est accordée à ces projets par l'intermédiaire des Etats membres et elle vient compléter un cofinancement important de l'exploitant de l'installation. Les Etats membres concernés, ainsi que d'autres instruments, pourraient également cofinancer ces projets. Aucun projet ne peut bénéficier, par le biais du mécanisme prévu au présent paragraphe, d'une aide supérieure à 15 % du nombre total de quotas disponibles à cette fin. Ces quotas sont pris en compte dans le cadre du paragraphe 6.

8. La quantité de quotas allouée gratuitement conformément aux paragraphes 3 à 6 du présent article en 2013 correspond à 80 % de la quantité fixée conformément aux mesures d'exécution harmonisées communautaires. L'allocation de quotas à titre gratuit diminue ensuite chaque année en quantités égales, pour atteindre 30 % à compter de 2020, en vue de parvenir à la suppression des quotas gratuits en 2027.

9. En 2013 et chaque année suivante jusqu'en 2020, les installations des secteurs ou des sous-secteurs qui sont exposés à un risque important de fuite de carbone reçoivent une quantité de quotas gratuits représentant 100 % de la quantité déterminée conformément **à la décision 2011/278/UE de la Commission du 27 avril 2011 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10bis de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.** ~~La liste desdits secteurs ou sous-secteurs est déterminée par un acte communautaire.~~

10. Un secteur ou sous-secteur est considéré comme exposé à un risque important de fuite de carbone si:

- a) la somme des coûts supplémentaires directs et indirects induits par la mise en œuvre de la présente loi entraîne une augmentation significative des coûts de production, calculée en proportion de la valeur ajoutée brute, d'au moins 5 %;
- b) et l'intensité des échanges avec des pays tiers, définie comme le rapport entre la valeur totale des exportations vers les pays tiers plus la valeur des importations en provenance de pays tiers et la taille totale du marché pour l'Union (chiffre d'affaires annuel plus total des importations en provenance de pays tiers), est supérieure à 10 %.

11. Nonobstant le paragraphe 10, un secteur ou sous-secteur est également considéré comme exposé à un risque important de fuite de carbone si:

- a) la somme des coûts supplémentaires directs et indirects induits par la mise en œuvre de la présente loi entraînerait une augmentation particulièrement forte des coûts de production, calculée en proportion de la valeur ajoutée brute, d'au moins 30 %; ou
- b) l'intensité des échanges avec des pays tiers, définie comme le rapport entre la valeur totale des exportations vers les pays tiers plus la valeur des importations en provenance de pays tiers et la taille totale du marché pour l'Union (chiffre d'affaires annuel plus total des importations en provenance de pays tiers), est supérieure à 30 %.

~~12. La liste visée au paragraphe 9 peut être complétée à l'issue d'une évaluation qualitative tenant compte, lorsque les données pertinentes sont disponibles, des critères suivants: la mesure dans laquelle les installations du secteur ou sous-secteur concerné ont la possibilité de réduire leurs niveaux d'émission ou leur consommation d'électricité, y compris,~~

~~le cas échéant, l'augmentation des coûts de production que l'investissement peut entraîner, par exemple en recourant aux technologies les plus performantes;~~

~~b) les caractéristiques actuelles et projetées du marché, y compris lorsque les risques des échanges ou les taux d'augmentation des coûts directs et indirects sont proches des seuils indiqués au paragraphe 11;~~

~~c) les marges bénéficiaires en tant qu'indicateurs potentiels concernant les investissements à long terme ou les décisions de délocalisation.~~

~~13. La liste visée au paragraphe 9 est arrêtée en tenant compte, lorsque les données pertinentes sont disponibles, de ce qui suit:~~

~~a) la mesure dans laquelle les pays tiers représentant une part décisive de la production mondiale des produits relevant des secteurs ou des sous-secteurs considérés comme exposés au risque de fuite de carbone s'engagent fermement à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs ou sous-secteurs concernés, dans une mesure comparable à celle de l'Union et dans les mêmes délais; et~~

~~b) la mesure dans laquelle l'efficacité, sur le plan des émissions de carbone, des installations situées dans ces pays est comparable à celle des installations de l'Union~~

12. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité, sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable. Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités. »

Art. 14. L'article 12 de loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 12. Mesures nationales d'exécution

1. Au plus tard le 28 février de chaque année, le ministre délivre la quantité de quotas allouée pour l'année concernée, calculée conformément aux articles 11 et 11bis.

2. Le ministre ne peut octroyer de quotas à titre gratuit aux installations dont la Commission a refusé l'inscription sur la liste visée à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE telle que modifiée. »

Art. 15. L'article 12bis de loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 12bis Utilisation des REC et des URE résultant d'activités de projet dans le cadre du système communautaire préalablement à l'entrée en vigueur d'un accord international sur le changement climatique

1. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE qu'ils sont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser des crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 7, ils peuvent demander au ministre de leur délivrer des quotas valables à compter de 2013 en échange des REC et des URE délivrées pour des réductions d'émissions réalisées jusqu'en 2012 pour des types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012.

Jusqu'au 31 mars 2015, le ministre procède à ces échanges, sur demande.

2. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE qu'ils sont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser les crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 7, le ministre les autorise à échanger des REC et URE résultant de projets enregistrés avant 2013, qui ont été délivrées pour des réductions d'émissions réalisées à compter de 2013 contre des quotas valables à compter de 2013.

Le premier alinéa s'applique aux REC et aux URE issues de tous les types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012.

3. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE qu'ils sont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à

utiliser les crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 7, le ministre les autorise à échanger des REC qui ont été délivrées pour des réductions d'émissions réalisées à compter de 2013 contre des quotas provenant de nouveaux projets lancés à compter de 2013 dans les PMA.

Le premier alinéa s'applique aux REC issues de tous les types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012, jusqu'à ce que les pays concernés aient ratifié un accord pertinent avec l'Union ou jusqu'en 2020, la date la plus proche étant retenue.

4. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les RCE et les URE qu'ils sont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser les crédits est accordée au titre du paragraphe 7, les crédits résultant de projets ou d'autres activités destinées à réduire les émissions peuvent être utilisés dans le système communautaire conformément aux accords conclus avec les pays tiers, dans lesquels les niveaux d'utilisation sont précisés. Conformément à ces accords, les exploitants peuvent utiliser les crédits résultant d'activités de projet menées dans ces pays tiers pour remplir leurs obligations au titre du système communautaire.

5. Les accords visés au paragraphe 4 prévoient l'utilisation, dans le système communautaire, de crédits provenant de types de projets dont l'utilisation a été autorisée dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012, y compris de technologies liées aux énergies renouvelables ou à l'efficacité énergétique qui stimulent le transfert technologique et le développement durable. Ces accords peuvent également prévoir l'utilisation de crédits provenant de projets lorsque les émissions du scénario de référence utilisé sont inférieures au niveau prévu pour l'allocation à titre gratuit dans les mesures visées à l'article 11bis ou sous les niveaux requis par la législation communautaire.

6. Dès lors qu'un accord international sur le changement climatique a été adopté, seuls les crédits provenant de projets des pays tiers qui ont ratifié ledit accord sont acceptés dans le système communautaire à compter du 1er janvier 2013.

7. Tous les exploitants existants sont autorisés, pendant la période 2008-2020, à utiliser des crédits à concurrence soit de la quantité dont ils bénéficiaient pour la période 2008-2012, soit d'une quantité correspondant à un certain pourcentage, d'au moins 11 %, de leur allocation pour la période 2008-2012, le montant le plus élevé étant retenu.

Les opérateurs peuvent utiliser des crédits au-delà des 11 % visés au premier alinéa, à concurrence d'un certain montant, pour autant qu'en additionnant leur allocation à titre gratuit entre 2008 et 2012 et leur autorisation globale pour les crédits issus de projets, le résultat soit égal à un certain pourcentage de leurs émissions vérifiées pour la période 2005-2007.

Les nouveaux entrants, y compris les nouveaux entrants de la période 2008-2012 qui n'ont reçu ni allocation à titre gratuit ni autorisation d'utiliser des REC ou des URE pendant la période 2008-2012, ainsi que les nouveaux secteurs, peuvent utiliser des crédits à concurrence d'un montant correspondant à un pourcentage, d'au moins 4,5 %, de leurs émissions vérifiées pendant la période 2013-2020. Les exploitants du secteur de l'aviation peuvent utiliser des crédits à concurrence d'un montant correspondant à un pourcentage, d'au moins 1,5 %, de leurs émissions vérifiées pendant la période 2013-2020.

Des mesures adoptées au niveau communautaire précisent les pourcentages exacts qui s'appliquent dans le cas des alinéas 1, 2 et 3. Au moins un tiers du montant additionnel qui doit être distribué aux exploitants existants au-delà du premier pourcentage visé au premier alinéa est distribué aux exploitants dont le cumul de l'allocation moyenne à titre gratuit et de l'utilisation de crédits de projets pour la période 2008-2012 est le plus bas.

Ces mesures garantissent que l'utilisation générale des crédits alloués n'excède pas 50 % des réductions des secteurs existants à l'échelle de l'Union par rapport aux niveaux de 2005 dans le cadre du système communautaire pour la période 2008-2020 et 50 % des réductions à l'échelle de l'Union par rapport aux niveaux de 2005 pour les nouveaux secteurs et l'aviation depuis la date de leur inclusion dans le système communautaire jusqu'en 2020. »

Art. 16. A l'article 12ter, paragraphe 1, de la loi modifiée du 23 décembre 2004, l'alinéa suivant est ajouté :

« Les activités de projet ne sont autorisées que lorsque tous les participants au projet ont leur siège social soit dans un pays qui a signé l'accord international relatif à ces projets, soit dans un pays ou une entité sous-fédérale ou régionale qui est liée au système communautaire conformément à l'article 25 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée. »

Art. 17. L'article 13 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit :

a) le paragraphe 3bis suivant est inséré:

« 3bis. Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire dans le cas d'émissions vérifiées en tant que faisant l'objet d'un captage et d'un transport en vue d'un stockage permanent vers une installation pour laquelle une autorisation est en vigueur conformément à la loi du 27 août 2012 sur le stockage géologique du dioxyde de carbone. »

b) le paragraphe 6bis suivant est ajouté :

« 6bis. Les paragraphes 1 et 2 s'entendent sans préjudice de l'article 10quater de la directive 2003/87/CE telle que modifiée. »

Art. 18. L'article 14 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit :

« Art. 14. Validité des quotas »

1. Les quotas délivrés à compter du 1^{er} janvier 2013 sont valables pour les émissions produites au cours de périodes de huit ans commençant le 1^{er} janvier 2013.

2. Quatre mois après le début de chaque période visée au paragraphe 1, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13.

Le ministre délivre des quotas aux personnes pour la période en cours afin de remplacer tout quota qu'elles détenaient et qui a été annulé conformément au premier alinéa.»

Art. 19. L'article 15 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit :

« Art. 15. Surveillance et déclaration des émissions »

Chaque exploitant d'installation ou d'aéronef, après la fin de l'année concernée, surveille et déclare au ministre les émissions produites par son installation ou, à compter du 1^{er} janvier 2010, par l'aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, conformément au règlement **(UE) No 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.** »

Art. 20. L'article 16, première phrase, de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est modifié comme suit :

« Les déclarations présentées par les exploitants d'installations ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15 sont vérifiées conformément au règlement **(UE) No 600/2012 de la Commission du 21 juin 2012 concernant la vérification des déclarations d'émissions de gaz à effet de serre et des déclarations relatives aux tonnes-kilomètres et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.** Les modalités y relatives peuvent être précisées par règlement grand-ducal. »

Art. 21. La loi modifiée du 23 décembre 2004 est complétée par un article 16bis ayant la teneur suivante:

« Art. 16bis. Diffusion d'informations et secret professionnel »

L'ensemble des décisions et des rapports concernant la quantité et la distribution des quotas, ainsi que la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions, est immédiatement et systématiquement diffusé de manière à garantir un accès non discriminatoire à ces informations.

Il est interdit de communiquer les informations couvertes par le secret professionnel à toute autre personne ou autorité, sauf en application de la législation, des réglementations ou des dispositions administratives applicables. »

Art. 22. A l'article 18 de la loi modifiée du 23 décembre 2004, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Les quotas délivrés à compter du 1er janvier 2012 sont détenus dans le registre communautaire pour exécuter les opérations relatives à la tenue des comptes de dépôt ouverts dans l'Etat membre et à l'allocation, à la restitution et à l'annulation des quotas prévues dans le règlement **(UE) No 1193/2011 de la Commission du 18 novembre 2011 établissant le registre de l'Union pour la période d'échanges débutant le 1er janvier 2013 et pour les périodes d'échanges suivantes du système d'échange de quotas d'émission de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et à la décision No 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant les règlements de la Commission (CE) No 2216/2004 et (UE) No 920/2010.**

Chaque Etat membre peut exécuter les opérations autorisées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

Un montant pour frais de gestion des comptes à payer annuellement par le titulaire de compte et d'autres modalités liées au registre peuvent être fixés par règlement grand-ducal. Ce montant ne peut pas dépasser cinq cent euros. »

Art. 23. A l'article 20 de la loi modifiée du 23 décembre 2004, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant :

« 4. L'amende sur les émissions excédentaires concernant les quotas délivrés à compter du 1^{er} janvier 2013 augmente conformément à l'indice européen des prix à la consommation. »

Art. 24. L'article 22bis de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est complété par deuxième phrase formulée comme suit :

« L'administration est l'administrateur national chargé de gérer une série de comptes d'utilisateur du registre de l'Union. Elle peut se faire assister par un expert. »

Art. 25. L'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacée par l'annexe I de la présente loi.

~~**Art. 26.** Les annexes IIbis et IIter, dont le texte figure à l'annexe II de la présente loi, sont insérées à la loi modifiée du 23 décembre 2004~~

Art. 26. L'annexe III de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est supprimée.

Art. 27. Pour les besoins de l'application de la présente loi, le ministre est autorisé à procéder, par dérogation à l'article 10 de la loi du 16 décembre 2011 concernant le budget des recettes et dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi, aux engagements supplémentaires de deux fonctionnaires dans la carrière de l'ingénieur.

Art. 28. La présente loi entre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2013.

Annexe

L'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 est remplacée par le texte suivant :

Annexe I : CATÉGORIES D'ACTIVITÉS AUXQUELLES S'APPLIQUE LA PRÉSENTE LOI

1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés, ainsi que les installations utilisant exclusivement de la biomasse, ne sont pas visées par la présente loi.

2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en œuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.
3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le système communautaire, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW et les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse ne sont pas prises en considération dans ce calcul. Les "unités qui utilisent exclusivement de la biomasse" comprennent les unités qui utilisent des combustibles fossiles dans les phases de démarrage ou d'extinction de l'unité.
4. Si une unité met en œuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui détermine l'inclusion dans le système communautaire.
5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses dans le permis d'émission de gaz à effet de serre.
6. A compter du 1^{er} janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité sont couverts.

Activités	Gaz à effet de serre
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux)	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fonte ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les	Dioxyde de carbone

<p>laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage</p> <p>Production d'aluminium primaire</p> <p>Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées</p> <p>Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées</p>	<p>Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p>
<p>Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour</p> <p>Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour</p> <p>Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour</p> <p>Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour</p> <p>Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour</p> <p>Séchage ou calcination du plâtre ou production de planches de plâtre et autres compositions à base de plâtre, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées</p>	<p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p> <p>Dioxyde de carbone</p>

Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses.	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone, y compris la carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les résidus de craquage et de distillation, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H ₂) et de gaz de synthèse par reformage ou oxydation partielle avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na ₂ CO ₃) et de bicarbonate de sodium (NaHCO ₃)	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente <u>loi</u> en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Transport par pipelines des gaz à effet de serre en vue de leur stockage dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012	Dioxyde de carbone

relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	
<p>Aviation</p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</p> <p>Sont exclus de cette définition :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol; b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police; c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre; d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago; e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué; f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ; g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol ; h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg; i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux 	Dioxyde de carbone

liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an; j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant: <ul style="list-style-type: none"> – soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois; – soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an. Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.	
---	--

ANNEXE II

~~Les annexes suivantes sont insérées en tant qu'annexe IIbis et annexe IIter de la directive 2003/87/CE:~~

ANNEXE IIbis

~~Augmentations du pourcentage de quotas à mettre aux enchères par les Etats membres conformément à l'article 10, paragraphe 2, point a) de la directive 2009/29/CE du 23 avril 2009, aux fins de la solidarité et de la croissance, afin de réduire les émissions et de s'adapter aux conséquences du changement climatique~~

Part de l'Etat membre	
Belgique	10%
Bulgarie	53%
République tchèque	31%
Estonie	42%
Grèce	17%
Espagne	13%
Italie	2%
Chypre	20%
Lettonie	56%
Lituanie	46%
Luxembourg	10%
Hongrie	28%
Malte	23%
Pologne	39%
Portugal	16%
Roumanie	53%
Slovénie	20%
Slovaquie	41%
Suède	10%

ANNEXE IIter

~~Répartition des quotas à mettre aux enchères par les Etats membres conformément à l'article 10, paragraphe 2, point c) de la directive 2009/29/CE du 29 avril 2009, et reflétant les efforts anticipés accomplis par certains Etats membres pour atteindre 20% de réduction des émissions de gaz à effet de serre~~

Etat membre	Répartition en pourcentage des 20% par rapport à la base Kyoto
Bulgarie	15%
République tchèque	4%
Estonie	6%
Hongrie	5%
Lettonie	4%
Lituanie	7%
Pologne	27%
Roumanie	29%
Slovaquie	3%

6468

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 288

31 décembre 2012

S o m m a i r e

RÉHABILITATION DU PONT ADOLPHE

Loi du 26 décembre 2012 portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg page [4522](#)

Loi du 26 décembre 2012 portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg.

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 19 décembre 2012 et celle du Conseil d'Etat du 21 décembre 2012 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 62.900.000 euros. Ce montant correspond à la valeur de 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses sont imputées sur les crédits du Fonds des routes.

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 du Développement durable
et des Infrastructures,
Claude Wiseler*

Château de Berg, le 26 décembre 2012.
Henri

*Le Ministre des Finances,
Luc Frieden*

Doc. parl. 6468; sess. ord. 2011-2012 et 2012-2013.