



CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 09 juin 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 19 mai et 2 juin 2010
2. 6119 Projet de loi instituant les recours en matière de marchés publics
- Désignation d'un rapporteur
3. 6124 Projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire
- Désignation d'un rapporteur
4. Examen des documents européens suivants :
 - A) COM/2010/186 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen: Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie
 - B) COM/2010/191 : Annexe au rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
 - C) COM/2010/209 : Proposition de Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la signature et l'application provisoire du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part
COM/2010/208 : Proposition de Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la conclusion du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part
 - D) COM/2010/212 : Document de travail de la Commission: Consultation sur la future politique du réseau transeuropéen de transport
 - E) COM/2010/235 : Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative aux prochaines étapes en matière de gestion des biodéchets dans l'Union européenne

F) COM/2010/251 : Communication de la Commission au Parlement européen conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant la position du Conseil en première lecture relative à l'adoption d'une proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

5. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

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

M. Claude Franck, M. Romain Diederich, M. Claude Pauly, M. Sam Weissen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Etgen, M. André Hoffmann

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 19 mai et 2 juin 2010

Les projets de procès-verbal des réunions des 19 mai et 2 juin 2010 sont adoptés.

2. 6119 Projet de loi instituant les recours en matière de marchés publics

Monsieur Léon Gloden est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6124 Projet de loi modifiant la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire

Monsieur Gilles Roth est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. Examen des documents européens

COM/2010/186 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen : Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie

Les représentants gouvernementaux présentent le document sous rubrique, qui est une communication de la Commission exposant une stratégie européenne pour encourager le développement et l'adoption de véhicules propres et économes en énergie. Le résumé de ce document, établi par les soins du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, se trouve repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues sur la problématique de l'électro-mobilité. Les membres de la commission constatent notamment que le transport est responsable d'environ un quart des émissions de CO2 dans l'UE et contribue pour une grande part à la mauvaise qualité de l'air et aux problèmes de santé qui y sont liés. Ils sont donc d'avis que le Grand-Duché aurait tout intérêt à prendre des initiatives concrètes dans le domaine de l'électro-mobilité et souhaitent, dans ce contexte, obtenir des informations de la part de Monsieur le Ministre. A cet égard, ils s'interrogent notamment sur les actions concrètes qui pourraient être entreprises par le Gouvernement (ex : chaque administration devrait posséder une voiture électrique, des prises électriques devraient être disponibles dans les parkings,...).

Si Monsieur le Ministre se déclare bien évidemment en faveur de telles actions ponctuelles, il est d'avis qu'elles ne suffisent pas. Il faudra en effet définir un concept global, de préférence en concordance avec les pays limitrophes, qui permettra de mettre en place des projets à court terme ainsi qu'une stratégie à long terme. C'est notamment pour ces raisons que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a chargé le CRP Henri Tudor d'élaborer un programme de recherche et de rédiger un rapport en la matière. C'est seulement lorsque les résultats de cette étude seront disponibles que l'on pourra envisager de prendre des mesures concrètes au Luxembourg.

Il est encore souligné que, pour recharger les voitures électriques, il existe d'ores et déjà des technologies « *user friendly* ». En effet, les modèles commercialisés sont rechargeables avec des systèmes classiques de branchement au réseau électrique. Monsieur le Ministre évoque ensuite brièvement les caractéristiques (vitesse maximale, autonomie, prix,...) des différents types de véhicules électriques, ainsi que le succès grandissant des scooters électriques, qui ont exactement les mêmes capacités que les scooters à essence et pour lesquels la question de l'autonomie ne se pose pas.

Suite à une question afférente, il s'avère qu'il n'y a pas, pour le moment, d'incitation financière communautaire prévue pour la mise en place de mesures nationales en faveur du développement de l'électro-mobilité. L'objectif de la Commission européenne est, à ce stade, de lancer la discussion. D'ici à la fin de l'année, des lignes directrices seront publiées afin d'aider les Etats membres à mettre en place des incitations financières nationales basées sur des normes communes.

Sont encore succinctement évoquées :

- la nécessité d'évaluer, d'un point de vue technique, les problèmes éventuels de capacité de notre réseau électrique. En effet, si le succès des véhicules électriques est confirmé dans les prochaines décennies et que chaque propriétaire d'un tel véhicule recharge sa batterie en début de soirée à son retour au domicile, n'y aurait-il pas un risque de problème de livraison d'électricité au consommateur ? Les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que, même si ce problème

semble peu probable, il serait opportun que le Ministère charge des experts de l'évaluer ;

- la situation des stations services qui seraient, le cas échéant, confrontées à une baisse sensible de leurs revenus et les implications de cette baisse sur le marché de l'emploi.

Suite à cet échange de vues, il est convenu que le rapport du CRP Henri Tudor sera présenté à la Commission du Développement durable dès qu'il sera disponible et qu'un débat sur l'électro-mobilité sera organisé subséquemment.

*

COM/2010/191 : Annexe au rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance

Le document sous rubrique est présenté par Monsieur le Rapporteur Marcel Oberweis, ainsi que par un représentant du Ministère. Le résumé du document se trouve en annexe 2 du présent procès-verbal.

Ces présentations ne soulèvent aucune question de la part des membres de la Commission.

*

COM/2010/209 : Proposition de Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la signature et l'application provisoire du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part

COM/2010/208 : Proposition de Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la conclusion du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part

Un représentant du Ministère présente les deux documents sous rubrique, pour les détails desquels il est prié de consulter l'annexe 3 du présent procès-verbal.

Il faut savoir que, depuis le 30 mars 2008, l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique et la Communauté européenne et ses Etats membres, signé les 25 et 30 avril 2007 s'applique à titre provisoire. Conformément à l'article 21, paragraphe 1 de cet accord, les négociations préparatoires à la seconde étape ont débuté en mai 2008. L'article 21, paragraphe 3 de l'accord prévoit que chaque partie peut suspendre certains droits si aucun accord de seconde étape n'est trouvé à la date du 30 novembre 2010. A l'issue de huit tours de négociations préparatoires à la seconde étape, un accord a été trouvé le 25 mars 2010 sur un projet de protocole modifiant l'accord de transport aérien UE - Etats-Unis 2007. Le protocole vise à :

- lancer un processus pour faciliter les investissements étrangers dans le secteur du transport aérien,
- encourager l'ouverture de l'accès au marché, notamment en favorisant l'accès par les compagnies aériennes de l'UE au transport aérien financé par le gouvernement des Etats-Unis, et
- renforcer la coopération réglementaire dans tous les domaines de la politique de l'aviation, notamment pour limiter les incidences environnementales de l'aviation.

Lors des négociations, le point essentiel de la réforme des règles en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes a également été soulevé par les négociateurs. L'UE a longtemps insisté pour y parvenir, faisant valoir qu'il s'agirait d'une étape déterminante pour libérer le secteur du transport aérien des contraintes réglementaires obsolètes en matière d'investissements étrangers qui l'empêchent de fonctionner comme tout autre secteur. L'accord provisoire prévoit un certain nombre de stimulants pour encourager la réforme : si les Etats-Unis modifient leur législation de façon à permettre aux investisseurs de l'UE de détenir une participation majoritaire dans des compagnies aériennes américaines, l'UE permettra par réciprocité aux investisseurs américains de détenir une participation majoritaire dans des compagnies aériennes de l'UE, et les compagnies aériennes américaines bénéficieront de droits d'accès supplémentaires au marché des services aériens à destination et en provenance de l'UE.

Suite à cette présentation et à une question afférente, il est précisé que, lorsque le Protocole sera signé, sa ratification au Luxembourg sera faite par le biais d'un projet de loi à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés. Il est également signalé que le Parlement européen est appelé à émettre un avis sur la seconde proposition de décision concernant la conclusion du Protocole.

*

COM/2010/212 : Document de travail de la Commission : Consultation sur la future politique du réseau transeuropéen de transport

Un représentant du Ministère présente le document sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de consulter l'annexe 4 du présent procès-verbal.

Concrètement, ce document de travail a pour objectif de lancer une consultation publique sur le site Internet de la Commission européenne, afin de définir quelle méthodologie sera utilisée pour construire le réseau transeuropéen de transport, ainsi que les modalités de financement de cette construction. L'on tente, dans ce contexte, de mettre en place une approche européenne commune pour définir selon quels critères les tracés seront réalisés. Il est précisé que le Luxembourg est notamment concerné par le projet Eurocap-Rail, qui vise l'interconnexion ferroviaire des trois villes sièges européennes, Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg.

Les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que lorsque des consultations publiques sont organisées par les instances européennes, comme dans le cas présent, le Luxembourg devrait davantage s'y impliquer.

*

COM/2010/235 : Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen relative aux prochaines étapes en matière de gestion des biodéchets dans l'Union européenne

Un représentant du Ministère présente le document sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de consulter l'annexe 5 du présent procès-verbal. Il est notamment précisé que ce point sera à l'ordre du jour de la réunion du Conseil « Environnement » du 11 juin prochain.

Dans ce contexte, les membres de la Commission du Développement durable réitèrent leur volonté de procéder à un échange de vues approfondi avec les représentants gouvernementaux sur la problématique des déchets au Luxembourg, ainsi que de visiter les sites les plus importants en la matière. Ils prient le Ministère de leur préparer un programme de visite.

*

COM (2010) 251 : Communication de la Commission au Parlement européen conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant la position du Conseil en première lecture relative à l'adoption d'une proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

Un représentant du Ministère présente le document sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de consulter l'annexe 6 du présent procès-verbal. Il est notamment précisé que la position du Conseil en première lecture reflète l'accord intervenu entre les institutions et confirmé par un échange de lettres entre le président du Coreper 1 et la présidence de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen en mars 2010. La Commission européenne considère que cet accord est pleinement conforme à l'objectif de sa proposition et qu'elle peut donc le soutenir. En outre, la Commission propose un calendrier indicatif qui repose sur l'hypothèse d'un accord rapide sur la directive STI entre le Parlement européen et le Conseil en seconde lecture au début de 2010.

Suite à cette présentation et à une question concernant le mécanisme de fonctionnement des actes délégués, une note explicative établie par le Ministère des Affaires étrangères est fournie aux membres de la commission parlementaire. Cette note est reprise en annexe 7 du procès-verbal.

Il est encore signalé que l'accord donne mandat à la Commission européenne pour décider des spécificités techniques que doivent comporter les systèmes de transports intelligents. Le Luxembourg est indifférent à la technologie qui sera choisie, le plus important étant d'implémenter un système commun à toute l'UE.

5. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 21 juin à 14h30. Lors de cette réunion, les nouveaux documents européens renvoyés à la Commission seront examinés. Il sera en outre procédé à un échange de vues avec les représentants gouvernementaux, suite au Conseil « Environnement » qui se réunira en date du 11 juin prochain, en vue notamment de la préparation de la COP16 à Cancun.

Luxembourg, le 16 juin 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

Résumé de la COM/2010/186 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL ET AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN : Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie

La communication expose une stratégie visant à encourager le développement et l'adoption de véhicules lourds (autocars et camions) et légers (voitures et camionnettes), de véhicules à deux et trois roues et de quadricycles propres et économes en énergie (« verts »). Actuellement, le transport est responsable d'environ un quart des émissions de CO₂ dans l'UE et contribue également pour une grande part à la mauvaise qualité de l'air (particules, NO_x, HC et CO) et aux problèmes de santé qui y sont liés, notamment dans les zones urbaines.

À court et moyen terme, le moteur à combustion interne restera probablement prédominant dans les véhicules routiers. Cependant, les carburants et les technologies de propulsion alternatifs joueront demain un rôle de plus en plus important. Les véhicules verts ont des impacts environnementaux très faibles durant tout leur cycle de vie: ils utilisent des sources d'énergie à faible intensité carbonique, produisent très peu d'émissions polluantes atmosphériques et d'émissions sonores et peuvent être facilement recyclés.

Les véhicules verts, y compris ceux pouvant fonctionner à l'électricité, à l'hydrogène, au biogaz et aux mélanges à forte teneur en biocarburants liquides, devraient contribuer largement aux priorités de la stratégie Europe 2020 qui sont de développer une économie fondée sur la connaissance et l'innovation (croissance intelligente) et de promouvoir une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive (croissance durable).

La Commission souligne qu'elle ne favorise aucune technologie en particulier. Cependant, le document établit les limites des moteurs roulant aux biocarburants, comme l'éthanol et le biodiesel. Les biocarburants liquides peuvent être mélangés aux carburants liquides conventionnels et être brûlés dans les moteurs à combustion déjà existants jusqu'à un certain point. Cependant, une incorporation plus poussée demande une modification du système d'alimentation et du moteur du véhicule, affirme la Commission.

D'autre part, le document souligne le potentiel des moteurs électriques, se référant à une étude de l'entreprise de prospective IHS qui prédit que la part des véhicules électriques sur le marché mondial des ventes de voitures neuves pourrait atteindre 20 % dès 2030. Les voitures électriques sont actuellement un marché de niche. La chaîne de traction électrique à ultra-faible émission de carbone et les piles à combustible à hydrogène constituent les options les plus prometteuses, selon le mémo de la Commission relatif au chemin à suivre pour des véhicules plus propres. En effet, le développement des voitures électriques est considéré par Bruxelles comme complémentaire au déploiement de plus en plus important des véhicules marchant aux piles à combustible à hydrogène, qui utilisent également des moteurs électriques mais qui produisent de l'électricité à bord du véhicule lui-même.

Pour soutenir le déploiement massif des voitures à batterie, l'exécutif de l'UE propose d'encourager l'installation généralisée de points de recharge accessibles, comme c'est le cas aujourd'hui pour les véhicules à pétrole.

L'UE devrait avoir un rôle moteur en travaillant avec les Etats membres aux niveaux nationaux et régionaux sur la construction d'infrastructures de recharge et de réalimentation, selon le document adopté par la Commission, qui remarque également que la Banque européenne d'investissement devrait explorer les moyens d'apporter des financements pour

stimuler l'investissement dans l'infrastructure et les services mis en place pour les véhicules verts.

L'adoption de standards communs à travers l'UE est également cruciale pour faire en sorte que le rechargement soit possible sur tout le continent.

L'adoption des véhicules électriques devrait avoir un effet positif très important sur l'environnement en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution. Cependant, afin de parvenir à ces résultats, la Commission souligne que l'électricité consommée par la nouvelle génération de voitures intelligentes doit provenir de sources énergétiques faibles en carbone.

Une réglementation détaillée est également nécessaire pour réglementer l'usage et le recyclage des batteries, qui pourraient avoir un effet nuisible sur l'environnement si elles ne sont gérées correctement.

Une stratégie basée sur deux démarches parallèles

La stratégie pour les voitures électriques s'inscrit dans le cadre d'un plan plus large visant à augmenter l'adoption de véhicules verts à travers l'UE. La partie financière de la stratégie joue un rôle essentiel dans le remplacement effectif des véhicules traditionnels par des voitures plus propres.

D'ici la fin de l'année, l'exécutif de l'UE entend présenter des lignes directrices sur les incitations financières à destination des consommateurs pour qu'ils achètent des véhicules verts. Les Etats membres sont encouragés à soutenir le déploiement de telles voitures, pour autant qu'ils ne violent pas les règles de l'UE sur les aides d'Etat.

Bruxelles souhaite également réviser la directive sur la taxation énergétique afin d'augmenter l'utilisation efficace de carburants conventionnels et l'adoption graduelle de carburants alternatifs peu émetteurs de carbone, révèle la communication.

La Commission a conscience que le remplacement des véhicules traditionnels ne se fera pas du jour au lendemain, et reconnaît qu'il est nécessaire de travailler sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des modèles actuellement en circulation.

Cette approche basée sur deux démarches parallèles inclura un certain nombre de mesures pour combattre l'impact environnemental négatif des véhicules traditionnels, via des mesures allant de la réglementation des deux et trois roues à un projet de réduction des émissions des véhicules à haute performance.

Promotion des véhicules électriques : l'exemple de la France

Grâce au soutien de l'Etat, le marché automobile classique en France a connu une croissance de 10,8 % en mars 2010 – un bond considérable – mais le gouvernement parie sur les véhicules décarbonisés. Le ministre de l'écologie et des transports français Jean-Louis Borloo a dévoilé une stratégie nationale en octobre 2009, avec 14 étapes concrètes pour encourager le développement des voitures électriques et hybrides rechargeables. L'objectif est de mettre en circulation deux millions de véhicules électriques sur les routes françaises d'ici 2020.

En avril 2010, M. Borloo et le ministre de l'industrie Christian Estrosi ont affirmé que 12 des 14 étapes prévues étaient désormais en cours de réalisation. « Nous sommes les premiers et les mieux organisés dans l'UE », ont ajouté les deux ministres. Ces derniers ont signé une charte avec 12 autorités locales et les constructeurs automobiles PSA Peugeot Citroën et Renault, avec pour objectif de rendre les véhicules électriques et hybrides rechargeables

disponibles au public en 2010. Un soutien financier de quelques 2,5 milliards d'euros devrait être apporté au secteur.

Les personnes qui achètent une voiture électrique recevront également une remise de 5000 euros. Pour aider à établir le marché des voitures électriques, l'Etat français a déclaré qu'il commanderait 100 000 véhicules neufs. M. Borloo a annoncé la formation d'un groupe – comprenant EDF, la SNCF, Air France, France Télécom et La Poste – qui commandera au départ 50 000 véhicules. Un appel d'offres s'est ouvert le 23 avril.

Promotion des véhicules électriques : l'exemple de l'Allemagne

Eine starke deutsche Marktposition bei Elektroautos ist wichtig für Umwelt, Beschäftigung und Technologie. Wir wollen die notwendigen Rahmenbedingungen mit industrie- und forschungspolitischen Weichenstellungen schaffen", sagte Umwelt-Staatssekretär Matthias Machnig. Machnig stellte die Eckpunkte eines Programms vor, das zwischen 2012 und 2014 den Markt für Elektroautos aktivieren soll. Hintergrund ist eine Studie der Unternehmensberatung McKinsey & Company im Auftrag des BMU, die aussagt: Entsprechend ihrem heutigen Marktanteil könnte die deutsche Autoindustrie am Gesamtmarkt einen Anteil von etwa 85 Milliarden Euro für sich erschließen. Dies setzt jedoch voraus, dass Verbraucherinnen und Verbraucher Kaufanreize für den Umstieg auf das elektrische Fahren erhalten und die deutsche Batterietechnologie und Zellenfertigung erheblich ausgebaut wird. Gelingt es der deutschen Industrie nicht, ihre heutigen Marktanteile auch bei Elektrofahrzeugen zu halten, dann ginge dies zu Lasten der Beschäftigung: Bis zu 46.000 Arbeitsplätze sind durch den Wegfall klassischer mechanischer Komponenten bedroht, die deutsche Zulieferindustrie wäre überproportional betroffen. Kernelement dieses Marktaktivierungsprogramms ist ein bis 2014 laufendes Förderprogramm für die ersten 100.000 Elektrofahrzeuge. Das Marktaktivierungsprogramm sieht die Förderung des Fahrzeugkaufs in Höhe von 3.000 bis 5.000 Euro für die ersten 100.000 Elektrofahrzeuge vor. Später werden andere, nicht-monetäre Instrumente wie eine Nutzerprivilegierung dazu beitragen, die Marktdurchdringung zu beschleunigen.

Le point de vue d'un expert

Malgré une forte pression pour accélérer la production de voitures électriques au niveau mondial, les experts préviennent que leur mise sur le marché a besoin d'être pensée avec précaution avant que les investisseurs n'ouvrent leur portefeuille.

Lew Fulton, spécialiste de haut niveau du transport énergétique à l'Agence internationale de l'énergie (AIE), explique que la difficulté pour réussir à amener les véhicules sur le marché réside dans la possibilité de mettre en place les infrastructures de chargement tout en s'assurant que les véhicules soient prêts en même temps.

Dans les 3-5 ans à venir, nous allons devoir faire très attention à ne pas faire de graves erreurs, a prévenu M. Fulton, qui s'exprimait lors d'une table ronde à Bruxelles organisée par l'Institut français des relations internationales (IFRI) la semaine dernière (29 avril).

Il a prévenu qu'une étude minutieuse sur les préférences des consommateurs était indispensable si l'on voulait éviter une situation dans laquelle l'infrastructure et les véhicules sont construits sans que l'on trouve d'acheteurs. Il y a un manque majeur d'informations sur les attitudes des consommateurs, a affirmé M. Fulton.

L'AIE a recommandé l'an dernier que les ventes combinées de voitures électriques et de recharges hybrides atteignent au moins 5 millions au niveau mondial d'ici 2020 dans le but d'augmenter leur part de marché de 50 % d'ici 2050.

M. Fulton a dit que les différents objectifs annoncés par les pays du monde entier s'élevaient déjà à 4 millions de véhicules pour 2020, ce qui n'est pas loin derrière le scénario ambitieux de l'AIE.

La batterie reste une question clé

Des intervenants de l'événement ont convenu que la technologie des batteries restait le principal domaine dans lequel il était nécessaire d'avancer le plus possible afin de soutenir l'attractivité des véhicules électriques aux yeux du public.

La batterie est une source de problèmes considérable pour les véhicules électriques, a affirmé Thomas C. Luthy du département énergie et utilités d'IBM. Il a toutefois expliqué que les technologies radicales qui émergent des laboratoires de recherche, comme les batteries internes au lithium, réduiraient drastiquement le volume et élèveraient la densité énergétique.

M. Luthy a insisté sur la nécessité de considérer les véhicules électriques comme un changement graduel qui aura besoin d'investissements et de preuves de leur efficacité.

Je ne suis pas d'accord avec ceux qui disent que nous avons besoin d'une nouvelle génération de batteries avant de pouvoir commencer, a dit M. Fulton d'AIE, soutenant que la batterie lithium-ion existante ferait l'affaire pour les années à venir.

Les problèmes majeurs qui doivent être résolus, selon lui, concernent le besoin d'améliorer la durée de vie et l'autonomie des batteries.

Nous avons besoin de batteries qui durent au moins 10 ans, 15 ans serait mieux, a dit M. Fulton.

Luxembourg : Réponse commune du Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et du Ministre de l'Économie et du Commerce extérieur à la question parlementaire N°580 du 12 avril 2010 de l'honorable député Monsieur Marcel Oberweis

Comme le souligne à juste titre l'honorable député dans la partie introductive de sa question, l'électromobilité constitue un atout et une importance stratégique pour l'avenir de l'économie européenne en général et l'industrie automobile européenne en particulier.

L'électromobilité est une des priorités du programme de travail de la Présidence espagnole du Conseil Compétitivité. Une réunion informelle des ministres de l'économie en janvier de cette année à San Sebastian a été dédiée essentiellement au sujet de la voiture électrique. A l'issue de cette réunion, la Présidence espagnole a conclu à la nécessité d'initiatives communautaires afin de s'assurer que l'industrie automobile européenne puisse pleinement participer à l'essor de l'électromobilité.

La Commission européenne a publié récemment en date du 28 avril 2010 une communication visant à établir « une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie ». Dans ce cadre les voitures électriques constituent un volet important d'une stratégie qui vise à réaliser les objectifs d'une croissance durable et intelligente pour l'année 2020.

La Commission européenne se propose de réaliser un plan d'action qui comprend notamment l'établissement de normes communes européennes afin de permettre à tous les véhicules électriques de se charger partout dans l'Union, respectivement d'encourager l'installation de stations de recharge accessibles au public.

L'enjeu de la promotion de l'électromobilité ne peut se concevoir au seul niveau du Luxembourg ou de la Grande Région, mais nécessite un encadrement communautaire. Les investissements nécessaires devront se baser sur des normes communes qui permettront de

créer un marché intérieur suffisamment important pour permettre aux entreprises européennes d'investir dans le développement de technologies innovantes.

Au Luxembourg, l'électromobilité est d'ores et déjà un sujet d'intérêt et il est envisagé de prendre un rôle actif dans le développement de l'électromobilité au sein du cadre communautaire. Mais l'implémentation dans notre vie quotidienne nécessite d'un concept bien défini. L'électromobilité ne doit pas être considérée comme moyen de transport unique, mais elle devra s'intégrer dans un concept de mobilité général.

Afin d'élaborer un concept de mobilité verte, le département Centre de ressources des technologies pour l'environnement (CRTE), du Centre de Recherche Public Henri Tudor, a eu le mandat de lancer un programme de recherche et d'innovation ayant comme objectif de mobiliser les compétences du secteur de la mobilité et de coordonner les actions afin d'exploiter le potentiel de la mobilité verte au Luxembourg.

En effet, un élément clé de cette initiative sera une plateforme thématique, qui réunira tous les acteurs intéressés afin de garantir un échange d'information, permettant de développer un concept, et d'aboutir à des premiers projets pilotes. Dans ce contexte les premières réunions de préparation avec les acteurs potentiels ont eu lieu.

L'industrie luxembourgeoise est aujourd'hui déjà composée de nombreux fournisseurs et équipementiers automobile. Ce secteur participe activement à la recherche de nouvelles solutions plus économes et économes en énergie et plus respectueuses de l'environnement. Le Gouvernement appuie tout projet qui s'inscrit dans le développement de technologies vertes, notamment à travers les subsides octroyés aux entreprises pour des projets de recherche et d'innovation. Le Gouvernement encourage également la création d'entreprise, et notamment de PME, dans ce secteur, conscient que le secteur automobile fera face au cours de la prochaine décennie à une restructuration profonde.

Afin de réaliser l'objectif de réduction des gaz à effet de serre, l'électromobilité ne représente qu'une des pistes à explorer dans le secteur du transport, il ne faut d'ailleurs pas oublier les autres éléments faisant partie d'un concept de mobilité, notamment le transport en commun et la mobilité douce.

Le bilan global de l'électromobilité, en termes de CO₂, ne sera que positif si l'électricité, mise à disposition aux bornes de recharge, est produite à partir de ressources renouvelables, donc neutre en termes de CO₂. Vu, les quantités limitées d'électricité produite à base d'énergie renouvelable, ceci est à considérer plutôt comme objectif à long terme.

A l'échelle nationale, la situation se présente de manière différente, l'électromobilité permettrait de réduire notre consommation nationale de carburant. Ceci aurait par conséquent un impact positif sur l'inventaire national. A ceci s'ajoute que l'électricité est principalement importée au Luxembourg. Selon les règles communautaires, les émissions liées à la production d'électricité sont comptabilisées dans le pays producteur. Suite à cette disposition les émissions de gaz à effet de serre, liées à la production, n'apparaissent pas dans notre inventaire national. Ainsi si, même dans un premier temps, l'électricité requise n'était pas intégralement produite à partir de sources renouvelables, l'électromobilité aurait, dès le départ, un impact bénéfique sur nos émissions nationales.

Etant donné que le CRTE a la charge de la coordination de la plateforme, le lien avec le monde scientifique, et plus particulièrement vers les centres de recherches et l'Université de Luxembourg, est assuré.

ANNEXE 2

Résumé de la COM/2010/191 : Annexe au rapport de la Commission au Conseil et au PE sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance

Le règlement (CE) no 663/2009 établit le programme énergétique européen pour la relance. Il constitue un élément clé du programme de relance économique, lancé en 2008.

Il s'agit d'un instrument financier dont l'objectif général est de faire progresser l'UE sur la voie de la réalisation de ses objectifs en matière de politique énergétique et climatique, à savoir

- la sécurité et la diversification de l'approvisionnement énergétique
- le bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie
- la réduction des émissions de GES.

Le PEER est doté d'une enveloppe financière de 3980 mio d'euros. Elle est répartie comme suit :

- 2365 mio d'euros soit 60% pour les projets d'infrastructure (d'interconnexion) de gaz et d'électricité
- 565 mio d'euros soit 14 % pour des projets d'électricité éolienne en mer (offshore wind electricity)
- 1050 mio d'euros soit 26 % pour les projets de capture et stockage du CO₂.

Les subventions peuvent couvrir jusqu'à 50% des coûts d'investissement éligibles pour les deux premières activités et jusqu'à 80% pour la dernière activité.

- Interconnexions pour le gaz et l'électricité : toutes les lignes à haute tension, à l'exclusion de celles des réseaux de distribution, et les liaisons sous-marines, pour autant que ces ouvrages soient utilisés à des fins de transport ou de connexion interrégionaux ou internationaux, tout équipement ou toute installation indispensable au bon fonctionnement du système considéré, y compris les systèmes de protection, de contrôle et de régulation, les gazoducs à haute pression, à l'exclusion de ceux des réseaux de distribution, les installations souterraines de stockage raccordées aux gazoducs à haute pression les infrastructures de réception, de stockage et de regazéification du gaz naturel liquéfié (GNL), tout équipement ou toute installation indispensable au bon fonctionnement du système considéré, y compris les systèmes de protection, de contrôle et de régulation;
- Énergie éolienne en mer : électricité produite à partir de turbines mues par le vent et implantées en mer, à proximité ou à distance des côtes;
- Captage et stockage du carbone : moyen d'atténuer le changement climatique consistant à piéger le dioxyde de carbone (CO₂) provenant des installations de production d'électricité, à le transporter jusqu'à un site de stockage et à l'injecter dans une formation géologique convenant pour un stockage permanent.

Infrastructures pour le gaz et l'électricité

Le programme finance des projets d'interconnexions qui poursuivent les objectifs suivants:

- la sécurité et la diversification des sources d'énergie et d'approvisionnement;
- l'optimisation de la capacité du réseau énergétique et de l'intégration du marché intérieur de l'énergie;
- le développement du réseau;
- le raccordement des sources d'énergies renouvelables;
- la sûreté, la fiabilité et l'interopérabilité des réseaux énergétiques interconnectés.

Une liste des projets éligibles à l'assistance PEER figure à l'annexe, partie A du règlement. Les propositions correspondant à ces projets ne peuvent être présentées que par des États

membres et, avec l'accord des États membres concernés, par des organisations internationales, des organismes ou entreprises publics ou privées.

La Commission européenne sélectionne les propositions éligibles au financement PEER selon des critères notamment techniques, financiers, environnementaux ou socio-économiques établis dans le règlement. Elle détermine aussi le montant de l'aide qui leur sera attribuée.

Projets d'éoliennes en mer

Les projets d'éoliennes en mer qui peuvent bénéficier d'un financement figurent à la partie B du règlement. Les propositions doivent être présentées par une entreprise commerciale. Elles sont sélectionnées sur la base des critères suivants:

- l'amélioration des installations et infrastructures;
- la construction d'infrastructures;
- les éléments innovants du projet;
- la contribution du projet au réseau communautaire d'éoliennes en mer.

Captage et stockage de carbone

Une liste de projets relatifs au captage et stockage de carbone éligibles au financement PEER figure à la partie C de l'annexe du règlement.

Les projets doivent démontrer une capacité à capter au moins 80% du CO₂ dans des installations industrielles. Si le captage s'effectue dans une installation de production d'électricité, cette dernière doit avoir une puissance équivalente à au moins 250 MW. Les projets peuvent être soumis par une ou plusieurs entreprises qui agissent conjointement. Elles doivent s'engager à mettre les connaissances acquises dans ce domaine à la disposition des autres entreprises.

La Commission attribue la conduite du projet à l'entreprise qui réunit des critères financiers et techniques adéquats, ainsi que de critères comprenant la complexité du projet et le degré d'innovation de l'installation, de même que le bien-fondé et l'adéquation du plan de gestion.

Background

1. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée « Deuxième analyse stratégique de la politique énergétique : plan d'action européen en matière de sécurité et de solidarité énergétiques »

La Commission européenne propose un plan d'action dans le domaine de la sécurité et de la solidarité énergétique. Il s'articule autour de cinq axes principaux.

Besoins en infrastructures et diversification des sources d'approvisionnement

En vue d'atteindre les objectifs « 20-20-20 », l'Union européenne entend introduire des changements significatifs au niveau de l'infrastructure énergétique. Elle propose six actions prioritaires:

- connecter les marchés de l'énergie encore isolés en Europe;
- mettre en place un corridor gazier sud-européen pour l'approvisionnement en gaz originaire de la région caspienne et du Moyen-Orient;
- recourir au gaz naturel liquéfié pour assurer la liquidité et la diversité des marchés de l'Union européenne;

- relier l'Europe au sud de la Méditerranée à travers des interconnexions électriques et gazières;
- développer des interconnexions gazières et électriques traversant l'Europe centrale et du sud-est selon un axe nord-sud;
- développer des interconnexions entre les réseaux électriques du nord-ouest de l'Europe afin d'optimiser l'énergie éolienne en mer du Nord.

Relations extérieures dans le domaine de l'énergie

L'interdépendance entre États tend à augmenter fortement. C'est pourquoi l'approvisionnement énergétique doit être considéré en tant que priorité dans les relations internationales.

La Communauté de l'énergie met en place un marché intégré de l'énergie en Europe méridionale. Ce marché est assujéti aux règles de l'Union européenne. Il devrait être étendu à des pays tels que l'Ukraine, la République de Moldavie et la Turquie, ce qui contribuera à l'application de l'acquis communautaire en matière énergétique et à la sécurité énergétique de ces pays.

La Russie représente un partenaire stratégique majeur dans le domaine énergétique. Il est important de consolider ce partenariat afin de le rendre plus stable. Le nouvel accord de partenariat et de coopération en cours de négociation devrait comprendre des dispositions juridiquement contraignantes dans le domaine de l'énergie.

Il apparaît également important d'intensifier les relations énergétiques avec l'Afrique du nord, compte tenu de son potentiel énergétique. Dans ce contexte un gazoduc transsaharien est envisagé.

Stocks de pétrole et de gaz et mécanismes de réaction en cas de crises

La Commission propose de réviser la législation européenne concernant les stocks stratégiques pétroliers d'urgence, ainsi que la directive sur la sécurité de l'approvisionnement en gaz naturel.

Efficacité énergétique

L'Union européenne s'engage à améliorer l'efficacité énergétique de 20% d'ici à 2020 dans le cadre des « objectifs 20-20-20 ». Elle propose les initiatives suivantes en vue d'atteindre ces objectifs :

- réviser la directive sur la performance énergétique des bâtiments;
- réviser la directive sur l'étiquetage énergétique;
- intensifier la mise en œuvre de la directive relative à l'éco-conception;
- promouvoir la cogénération;
- promouvoir de bonnes pratiques;
- renforcer les fonds de la politique de cohésion;
- mettre en œuvre une « fiscalité verte ».

Exploitation optimale des ressources énergétiques propres à l'Union européenne

L'UE produit 46% de sa consommation totale d'énergie. 9% de l'énergie consommée au sein de l'UE provient de sources renouvelables. L'UE entend accroître la part ces sources d'énergie à 20% d'ici à 2020.

Afin de mieux valoriser ces énergies, la Commission présentera une communication sur l'élimination des obstacles à leur rencontre. Il est prévu de collaborer avec la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque européenne pour la reconstruction et le

développement (BERD) et d'autres institutions financières dans le but d'établir l'initiative de financement de l'Union en faveur de l'énergie durable.

Par ailleurs, la Commission entend présenter de nouvelles propositions:

- une communication relative au financement des technologies à faible émission de carbone;
- une communication sur la demande de pétrole et la capacité de raffinage de l'Union;
- une proposition de révision de la directive établissant un cadre communautaire pour la sécurité nucléaire.

2. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 13 novembre 2008 intitulée « Énergie éolienne en mer : réaliser les objectifs de politique énergétique à l'horizon 2020 et au-delà »

Avantages de l'énergie éolienne maritime

Ce type d'énergie présente un certain nombre d'avantages par rapport à la production d'énergie éolienne terrestre :

- les unités de production en mer sont de plus grande taille que sur terre;
- le vent est plus fort et stable en mer que sur terre;
- les éoliennes en mer suscitent moins l'inquiétude du voisinage.

Ce type d'éoliennes peut être bénéfique pour la protection de certains écosystèmes marins et peut aussi permettre le développement d'autres utilisations nouvelles de la mer, notamment l'aquaculture au large des côtes, qui peut profiter des substructures des parcs éoliens.

Cette énergie est, par ailleurs, une source abondante, locale, propre et renouvelable.

Le potentiel de ce type d'énergie

Il semble tout à fait possible d'envisager d'ici 2020 une utilisation 30 à 40 fois supérieure à la capacité actuellement installée des éoliennes en mer.

3. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 23 janvier 2008 intitulée : « Promouvoir une démonstration à brève échéance de la production durable d'énergie à partir de combustibles fossiles »

Le recours aux technologies de captage et de stockage du CO₂ (CSC) est un instrument essentiel pour parvenir à une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre, en particulier celles provenant de centrales électriques utilisant des combustibles fossiles comme le charbon ou le gaz.

La capture et le stockage du carbone (CSC) est le procédé par lequel le dioxyde de carbone (CO₂) est séparé des gaz générés par des centrales électriques fixes, comprimé puis transporté vers un site où il peut être stocké dans des gisements géologiques ou des fonds océaniques.

Le développement et l'utilisation commerciale de ces technologies représentent cependant un coût très élevé, de l'ordre de plusieurs milliards d'euros au total et de plusieurs centaines de millions d'euros par installation. Toutefois, selon les estimations de la «Plate-forme technologique sur la production d'électricité à partir de combustibles fossiles zéro émission» (ZEP TP), le coût des technologies CSC peut être réduit de 50% d'ici à 2020 si les efforts

sont concentrés sur des activités de recherche et développement et de démonstration. Par ailleurs, l'augmentation prévue du coût d'acquisition des droits d'émission de CO₂ par les centrales électriques classiques relativise le surcoût que représentent les investissements en matière de CSC et l'opération de telles centrales.

La directive 2009/31/CE a trait au stockage géologique du dioxyde de carbone.

Sous le nouveau régime EU-ETS, directive 2009/29/CE – date limite de transposition 31/12/2012 – jusqu'à 300 mio de quotas sont disponibles – dans la réserve destinée aux nouveaux entrants et jusqu'au 31 décembre 2015 – afin de stimuler la construction et le lancement d'un maximum de douze projets de démonstration commerciaux.

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.

ANNEXE 3

Résumé de la COM/2010/209 : Proposition de Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la signature et l'application provisoire du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part

Résumé de la COM/2010/208 : Proposition de Décision du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la conclusion du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part

La Commission a soumis au Conseil et aux États membres (puisque'il s'agit d'un accord portant aussi bien sur des compétences de l'UE que des États membres) deux propositions de décision. Une première concerne la forme et la procédure (signature et application provisoire), et la deuxième porte sur la substance (conclusion) du protocole, qui constitue la seconde phase de l'accord aérien entre l'UE et les États-Unis. L'accord de première phase avait été signé en avril 2007, après des négociations longues et pénibles.

Par le premier acte le Conseil décide d'autoriser la signature du protocole au nom de l'UE. Cette décision prévoit également que le protocole soit appliqué à titre provisoire par l'UE et les États membres à compter de la signature et jusqu'à ce que toutes les modalités de ratification soient finalisées.

La seconde proposition porte sur la décision du Conseil d'approuver, au nom de l'UE, le protocole même (la substance).

Les ministres des transports adopteront la décision portant sur la signature au Conseil du 24 juin prochain et le protocole sera signé en marge de cette rencontre. La seconde décision ne pourra être adoptée qu'après avoir obtenu l'approbation du Parlement européen.

Le succès de cette seconde phase de l'accord aérien est dans l'intérêt direct du Luxembourg car l'accord européen avec les États-Unis constitue actuellement la base légale pour les relations aériennes entre le Luxembourg et les États-Unis depuis l'invalidation partielle de l'accord aérien bilatéral entre le Luxembourg et les États-Unis en novembre 2002 par la CJCE. Un échec des négociations pour cette seconde phase aurait éventuellement remis en question l'acquis de l'accord de 2007.

ANNEXE 4

Résumé de la COM/2010/212 : Document de travail de la Commission : Consultation sur la future politique du réseau transeuropéen de transport

La Commission a présenté en février 2009 son livre vert intitulé « RTE-T: un réexamen des politiques vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports », par lequel elle a entamé le processus de réexamen du RTE-T. En substance la Commission a essayé d'effectuer un pas vers un véritable réseau européen de transports pour aller au delà de la simple interconnexion de réseaux nationaux. Une large consultation publique s'en est suivie et le Conseil a adopté des conclusions en réaction à cette communication en juin 2009.

Afin d'analyser de manière plus approfondie certaines questions particulièrement importantes pour le futur développement du RTE-T, la Commission avait constitué six groupes d'experts qui ont exercé leurs activités de novembre 2009 à avril 2010.

La Commission estime qu'il est à présent temps de réaliser une deuxième consultation publique destinée à améliorer les options stratégiques disponibles qui sont ressorties des contributions des institutions de l'UE et d'un large éventail de parties intéressées en 2009, que ces groupes d'experts ont développées plus en détail.

La Commission lance cette seconde consultation publique par le document sous examen.

ANNEXE 5

Résumé de la COM/2010/235 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN relative aux prochaines étapes en matière de gestion des biodéchets dans l'Union européenne

La Commission européenne a présenté des mesures visant à améliorer la gestion des biodéchets dans l'UE et à mieux tirer parti des avantages environnementaux et économiques considérables qu'ils offrent. Une évaluation réalisée par la Commission a montré qu'une meilleure gestion des biodéchets dans l'Union européenne entraînerait des avantages environnementaux et économiques appréciables.

Biodéchets – un potentiel inexploité

Parmi les approches les plus prometteuses figurent la prévention des biodéchets et le traitement biologique avec la production de compost et de biogaz. Environ un tiers de l'objectif que s'est fixé l'UE pour 2020 en matière d'utilisation des énergies renouvelables dans les transports pourrait être atteint en utilisant le biogaz produit à partir des biodéchets. La transformation de tous les biodéchets en énergie contribuerait quant à elle pour 2 % à la réalisation de l'objectif global défini par l'UE dans le domaine des sources d'énergie renouvelables.

Un compost et un digestat de bonne qualité issus de la digestion anaérobie permettraient une utilisation plus rationnelle des ressources en remplaçant partiellement les engrais minéraux non renouvelables et en maintenant la qualité des sols de l'UE.

Au nombre des mesures prioritaires figurent la mise en œuvre stricte des objectifs consistant à détourner les biodéchets de la mise en décharge, ainsi que l'application correcte de la hiérarchie des déchets et des autres dispositions de la directive cadre relative aux déchets visant à instaurer en priorité des systèmes de collecte séparée.

Les initiatives de soutien au niveau de l'UE, telles que l'élaboration de normes pour le compost, seront essentielles pour accélérer le processus et garantir des conditions équitables dans toute l'Union. Il s'agit notamment d'orientations et d'indicateurs spécifiques pour la prévention des biodéchets, associés à d'éventuels objectifs contraignants pour l'avenir, ainsi que de normes relatives au compost et de lignes directrices concernant l'application et l'évaluation du concept de cycle de vie dans le secteur des déchets.

Le compostage et la digestion anaérobie offrent les options écologiquement et économiquement les plus prometteuses pour les biodéchets qui ne peuvent pas être évités. Cependant, la bonne qualité des matières qui subissent ces processus constitue une condition préalable importante. Dans la majorité des cas, c'est la collecte séparée des biodéchets qui est la plus performante pour assurer cette bonne qualité.

Les politiques nationales en matière de gestion des biodéchets divergent fortement d'un État membre à l'autre, certains États membres ne prenant pratiquement aucune mesure alors que d'autres adoptent des politiques ambitieuses, dont le Luxembourg.

Législation actuelle

La question des biodéchets est traitée dans la directive concernant la mise en décharge des déchets. Ce texte exige que les déchets municipaux biodégradables soient détournés des décharges - pour éviter les émissions de méthane, gaz à effet de serre doté d'un pouvoir réchauffant supérieur à celui du CO₂ - mais pas des incinérateurs.

La nouvelle directive cadre « déchets » adoptée en novembre 2008 va un peu plus loin et demande aux États membres d'encourager la collecte séparée des biodéchets et leur traitement approprié afin de produire du compost et d'autres matières ne présentant pas de risque connu pour l'environnement.

Commission

La législation existante sur les déchets est suffisante pour assurer une gestion optimale des biodéchets, indique la Commission européenne dans sa communication. Elle estime qu'il

vaut mieux laisser aux Etats membres la marge de manœuvre nécessaire pour adapter au mieux la gestion de ces déchets aux conditions locales. Principaux moyens d'actions : prévention des biodéchets ainsi que traitement biologique - production de compost et de biogaz.

La Commission européenne envisage plusieurs pistes : demander aux Etats membres que leurs programmes de prévention incluent des mesures spécifiques en matière de biodéchets, mettre au point d'ici 2011 un critère de qualité commun pour le compost, notamment en agriculture. Les deux premières mesures pourraient être mises en œuvre via la directive-cadre « déchets », la troisième par l'intermédiaire de la directive sur les eaux usées.

Conseil

Ce n'est pourtant pas ce qu'avaient conclu les Etats membres eux-mêmes au cours du Conseil environnement de juin 2009. Ils estimaient que le sujet n'était que partiellement abordé dans les textes existants.

Les ministres de l'environnement avaient reconnu l'utilité des composts pour contribuer au retour de la matière organique dans les sols et s'étaient prononcés pour éviter autant que possible l'utilisation de compost de mauvaise qualité en milieu agricole. Les Etats membres avaient donc invité la Commission à proposer une législation sur ce thème courant 2010, « *si cela est approprié* » et en tenant compte des conditions locales.

Ils avaient notamment envisagé un étiquetage du compost et du digestat, une traçabilité des biodéchets, des mesures pour leur collecte séparée et des mesures de prévention.

Parlement

Les membres du comité pour l'environnement, la santé publique et la sécurité alimentaire du Parlement européen se sont prononcés, dans un rapport récent, pour une obligation de collecte et de recyclage des biodéchets afin de réaliser les objectifs fixés par la stratégie européenne d'ici 2020. Dans ce sens, ils appellent à une directive spécifique aux biodéchets, quelques jours après que la Commission européenne a balayé l'idée, jugeant qu'il suffisait d'améliorer la législation existante et qu'il était préférable de laisser aux Etats membres la liberté d'organiser les systèmes de gestion.

Le rapport parlementaire juge au contraire qu'un texte spécifique permettrait une plus grande clarté et un meilleur contrôle de la mise en œuvre du traitement des biodéchets. Ils demandent à la Commission de préparer une proposition de directive pour fin 2010, établissant une obligation de collecte séparée, sauf pour les cas où cette option n'est pas appropriée d'un point de vue environnemental et économique, un recyclage des biodéchets et une classification des différentes qualités de compost.

Situation différenciée dans les EM

« *Une condition préalable importante est un apport de déchets de bonne qualité* » aux processus que sont le compostage et la méthanisation, rappelle la Commission. Et cet apport de bonne qualité passe avant tout par une collecte séparée des biodéchets. De tels systèmes hautement efficaces existent déjà en Autriche, Allemagne, Luxembourg, Suède, Belgique, Pays-Bas, Catalogne (Espagne) et certaines régions d'Italie, indique Bruxelles.

Selon de récentes données de l'Office statistique des Communautés européennes, c'est en Autriche, en Italie ainsi qu'au Luxembourg et aux Pays-Bas que le compostage des déchets municipaux a été le plus fréquent en 2007, alors qu'il n'a pas été pratiqué en Bulgarie, à Chypre et en Roumanie où la mise en décharge prime.

Le PNGD relève notamment les mesures suivantes pour ce qui est des déchets organiques :

- mise en place d'une collecte sélective des déchets organiques des ménages dans toutes les communes du Luxembourg
- garantir la disponibilité de capacités suffisantes pour la valorisation des déchets organiques

- dans la mesure du possible, utiliser les déchets organiques pour la production de biogaz, ceci dans l'intérêt de valoriser le plus que possible la source d'énergie renouvelable constituée par les déchets organiques
- définition de normes de qualité pour les produits résultants du compostage ou de la méthanisation des déchets organiques, soit en tenant compte de normes européennes éventuelles, soit en définissant des normes nationales
- promotion du compostage individuel par des mesures appropriées de formation et de sensibilisation.

Le rapport d'activité 2009 du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures contient une rubrique portant sur les déchets organiques, et tout particulièrement les installations de compostage, les filières de valorisation du compost et la qualité du compost.

ANNEXE 6

Résumé de la COM/2010/251 : Communication de la Commission au Parlement européen conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant la position du Conseil en première lecture relative à l'adoption d'une proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport

Par la directive sur laquelle porte la communication sous examen de la Commission, le législateur européen délègue des pouvoirs étendus à la Commission pour l'adoption, au moyen d'actes délégués, de spécifications détaillées requises pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité dans l'optique du déploiement et de l'exploitation des systèmes de transports intelligents (STI).

Il faut rappeler que le législateur européen a largement restreint le champ d'application de la proposition de directive en le limitant à six actions prioritaires en matière de déploiement des STI et en dispensant, du moins à ce stade, les Etats membres de toute obligation concrète. Le mécanisme retenu prévoit que la Commission adopte des spécifications dans un certain délai avant d'initier une procédure législative normale pour imposer éventuellement le déploiement d'un STI.

Par l'acte sous examen, la Commission adhère formellement au compromis qui a permis de concilier les positions du Parlement européen et du Conseil sur ce dossier.

La Commission commente brièvement le texte élaboré par le Conseil et le Parlement européen et confirme sa conformité avec l'objectif de sa proposition initiale. La Commission apporte quelques précisions par rapport à son calendrier de travail sur les six actions prioritaires identifiées dans la directive, au sujet de la responsabilité et, à la notification d'actes délégués.

ANNEXE 7 : « Nouvelle comitologie » - mise en œuvre des articles 290 et 291 TFUE

« Nouvelle comitologie » - de quoi s'agit-il ?

Lors de la procédure dite de « comitologie » la Commission exerce des pouvoirs quasi-législatifs qui lui ont été conférés par les deux co-législateurs (Parlement européen et Conseil) lors de l'adoption d'un acte législatif (directive ou règlement). Il s'agit très souvent de mesures de mise en œuvre ou d'adaptation de normes techniques, mais ceci peut aussi concerner des sujets politiquement plus sensibles, comme par exemple l'extension du champ d'application d'une directive à certains produits ou la mise en circulation d'organismes génétiquement modifiés.

Avant l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, un règlement de 1999¹ (adapté en 2006 pour associer le Parlement européen à la procédure réglementaire qui devient alors, pour un certain nombre de cas, la procédure réglementaire « avec contrôle » - la fameuse PRAC²) fixait les règles selon lesquelles la Commission pouvait exercer ces pouvoirs quasi-législatifs. En gros, pour chaque acte législatif comportant une délégation de pouvoirs à la Commission, un comité d'experts des Etats membres était institué. Ce comité était consulté par la Commission sur chaque mesure de mise en œuvre et pouvait bloquer une telle mesure à la majorité qualifiée³. En cas d'absence de majorité qualifiée pour ou contre la proposition de la Commission le Conseil pouvait se saisir du dossier et soit approuver soit rejeter la mesure ; en cas d'absence de majorité qualifiée pour ou contre au Conseil il incombait à la Commission de décider *in fine* si oui ou non la mesure serait adoptée.

L'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne le 1^{er} décembre 2009 a changé la donne et a modifié l'équilibre institutionnel en matière de « comitologie » en faveur de la Commission et, en partie, du Parlement européen.

L'article 290 TFUE prévoit toujours une délégation de pouvoir à la Commission (acte délégué) dont les modalités sont fixées par l'acte législatif lui-même. Les mesures prises par la Commission dans le cadre de cette délégation de pouvoir ne devront cependant plus passer par la comitologie « classique » (il n'y aura plus de comités formels en ce qui concerne l'adoption d'actes délégués), mais pourront faire objet d'une opposition ou d'une révocation des pouvoirs par le Conseil (à majorité qualifiée) ou par le PE (à la majorité simple des inscrits). Les actes délégués peuvent donc être considérés comme le successeur de la PRAC (la procédure de comitologie à laquelle le PE a été associé en 2006).

L'article 291 TFUE prévoit un deuxième type de délégation de pouvoir à la Commission (acte d'exécution). Comme, contrairement à l'art 290 TFUE, l'art 291 TFUE ne précise pas les procédures d'adoption d'actes d'exécution, la Commission est en train d'élaborer un

¹ 1999/468/CE

² 2006/512/CE

³ Ceci dépendait cependant de la nature du comité qui était fixée par l'acte législatif : les comités de gestion et les comités réglementaires pouvaient bloquer des propositions de la COM par une majorité qualifiée, tandis que les Comités consultatifs devaient se limiter à simplement donner leur avis sur une mesure proposée par la COM.

règlement pour la mise en œuvre de l'article 291 TFUE qui est censé remplacer celui de 1999. L'adoption de ce projet de règlement sera, nous dit-on, un des premiers actes du nouveau collège des Commissaires. Le projet de règlement sera ensuite soumis à la procédure législative ordinaire (l'équivalent de la codécision de l'ère pré-Lisbonne). D'après les premières informations que la Commission a fournies au groupe Mertens, le projet du nouveau règlement maintient la procédure du comité classique (composé par des experts des Etats membres) mais ne prévoit plus aucun rôle pour le Conseil ou pour le Parlement européen. De plus, tous les actes législatifs en vigueur qui contiennent des dispositions comitologie « non-PRAC » seront adaptés automatiquement à l'article 291 TFUE et donc soumis à ce règlement qui le met en œuvre⁴.

Développements récents : concessions de la part de la Commission en ce qui concerne la consultation d'experts ; blocage de la machine législative en attendant un positionnement du Parlement européen

Dans sa communication du 9 décembre 2009 sur la mise en œuvre de l'articles 290 TFUE⁵, la Commission a accepté, après 3 rounds de consultations et de négociations au groupe Mertens, un certain nombre de revendications du Conseil en matière de consultation des Etats membres avant l'adoption d'un acte délégué. La COM s'engage ainsi à :

- consulter les experts nationaux de manière systématique;
- consulter toujours **tous** les Etats membres;
- réserver une période de temps adéquate à la consultation des Etats membres;
- faire toujours état de l'issue de la consultation et expliquer aux Etats membres comment elle entend procéder.

La revendication de DK, FR, PL et d'autres insistant pour que la COM s'engage à tenir compte de l'avis des EM dans le processus d'adoption d'un acte délégué n'a pas été retenue. Le Service juridique du Conseil estime en effet qu'un tel engagement serait contraire à l'art 290 TFUE; de plus, l'asymétrie manifeste entre les deux co-législateurs en matière de consultation serait rendue encore plus flagrante, bien qu'il s'agisse des EM qui sont consultés par la COM en non du Conseil en tant qu'institution.

Le Conseil est rassuré par ces engagements politiques de la part de la Commission. Ceci n'est cependant pas le cas pour le Parlement européen qui vient tout juste de se réveiller en ce qui concerne les tenants et aboutissants politico-institutionnels de ce dossier (rôle accru conféré au PE par l'art. 290 TFUE) et son impact potentiel sur des dossiers politiquement sensibles. D'aucuns au PE sont d'avis que la communication de la Commission du 9 décembre 2009 s'engage trop dans la direction du Conseil, surtout en ce qui concerne cette asymétrie perçue en matière de consultation d'experts. De plus il est très probable que le PE ait eu vent de l'intention de la Commission de le priver de tout rôle (tout comme le Conseil) dans la future procédure d'adoption d'actes d'exécution définie par le règlement qui sera censé mettre en œuvre l'article 291 TFUE.

⁴ Il convient de noter cependant qu'il n'y aura a priori pas d'adaptation automatique de dispositions « PRAC » existantes à l'art 290 TFUE (actes délégués).

⁵ COM (2009) 673

La Commission JURI va ainsi se saisir du sujet et préparer un rapport qui devrait être voté en plénière en avril. Ce rapport est censé esquisser une position horizontale du Parlement européen aussi bien sur les actes délégués (art 290 TFUE) que sur l'adaptation du règlement « comitologie » de 1999 (actes d'exécution, art. 291 TFUE).

Ceci aura comme conséquence qu'un nombre important de dossiers « codécision » (i.e. tous les actes législatifs comportant des dispositions art. 290 ou art 291 TFUE) resteront bloqués en attendant un positionnement du Parlement européen.

Quels sont les enjeux politiques pour le Luxembourg dans ce débat ?

- Une consultation systématique, structurée et transparente de **tous** les Etats membres sur des *actes délégués (art. 290)* est bien sûr importante pour le Luxembourg. Sans processus de consultation transparent, la voie serait libre aussi bien pour les grands Etats membres qui disposent de bonnes connections à l'intérieur de la Commission que pour les lobbies influents d'imposer leurs priorités. Sans implication d'experts de tous les Etats membres, la Commission deviendrait ainsi une sorte de guichet unique pour les lobbies à qui il suffirait d'avoir un bon contact à la Commission pour recevoir satisfaction. La Commission, dans sa communication du 9 décembre 2009, a pris des engagements très clairs en matière de consultation d'experts. ***Il faut donc défendre cette communication et ses principes face aux attaques de certains hardliners institutionnels influents, surtout de la Commission JURI du Parlement européen, qui voient dans la consultation d'experts des Etats membres une concession de la Commission au Conseil aux dépens du Parlement***
- En mars seront entamées les négociations sur le projet de règlement visant à adapter le règlement « comitologie » de 1999 au Traité de Lisbonne et donc à mettre en œuvre l'article 291 TFUE (actes d'exécution). ***Il importera alors de revendiquer un rôle pour le Conseil*** (et aussi pour le PE, ne serait-ce que pour en faire un allié sur cette question) ***pour les actes d'exécution qui ne trouvent pas de majorité qualifiée -pour ou contre- au comité.*** D'après le projet les Ministres n'auront par exemple plus la possibilité de s'exprimer au Conseil pour ou contre la mise en circulation de tel ou tel type de maïs transgénique, puisque la mise sur le marché d'OGM tombera à l'avenir sous les dispositions du règlement mettant en œuvre l'article 291 TFUE lorsque il n'y a pas eu de majorité ni pour ni contre au comité. Le même problème se poserait aussi pour les mesures nationales de sauvegarde en matière d'OGM, par exemple.

Quelles sont les prochaines échéances ?

On attend surtout le *Parlement européen*. Le sujet sera à l'ordre du jour de la Conférence des Présidents des Commissions du PE du 9 février, et un premier projet de rapport sera examiné à la Commission JURI en mars. Un vote en plénière est prévu pour avril.

De la part de la *Commission*, on attend le projet de règlement pour la mise en œuvre de l'article 291 TFUE (actes d'exécution) pour début mars.

Le *Conseil* a déclaré son intention en décembre 2009 de trouver un accord sur le nouveau règlement encore sous Présidence espagnole. Au vu des derniers développements au Parlement, on peut cependant douter du caractère réaliste de ce calendrier. La Présidence, avec l'appui du Coreper, a pourtant décidé de formaliser des positions communes du Conseil pour un certain nombre de dossiers en co-décision, qui néanmoins resteront bloqués au Parlement en attendant les délibérations de la commission JURI et le vote en plénière en avril.

Mike HENTGES
5 février 2010