



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2010

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 20 octobre 2010
2. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers
  - Désignation d'un rapporteur
3. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère
  - Désignation d'un rapporteur
4. 6202 Projet de loi relatif à la construction de la Maison du Nombre, de la Maison des Arts et des Etudiants ainsi que du Centre de Calculs et de la Centrale de production de froid à Belval
  - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
  - Présentation du projet de loi
5. Examen des documents européens suivants :
  - COM (2010) 389 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020
  - COM (2010) 474 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION concernant l'élaboration d'un espace ferroviaire unique européen
  - COM (2010) 475 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte)
6. Divers

\*

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

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

Mme Sandra Cellina, M. Jeannot Poeker, M. Frank Reimen, Mme Maryse Scholtes, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Alex Fixmer, du Fonds Belval,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. Fernand Etgen

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 20 octobre 2010**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers**

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

**3. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère**

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

**4. 6202 Projet de loi relatif à la construction de la Maison du Nombre, de la Maison des Arts et des Etudiants ainsi que du Centre de Calculs et de la Centrale de production de froid à Belval**

Ce point n'a pas été abordé.

**5. Examen des documents européens**

## COM (2010) 389

Dans cette communication, la Commission européenne propose de nouvelles orientations politiques afin d'améliorer la sécurité routière pour la décennie à venir. La sécurité routière occupera en effet une place de choix dans le futur livre blanc sur la politique des transports 2010-2020, car la réduction du nombre de victimes chez les usagers de la route est essentielle à l'amélioration de la performance du système de transport et à la satisfaction des besoins et attentes des citoyens et des entreprises.

Pour parvenir à créer un espace commun de sécurité routière, la Commission européenne propose de maintenir l'objectif consistant à réduire de moitié, par rapport à 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'UE. Dans ce contexte, la Commission énumère sept objectifs à mettre en œuvre de manière prioritaire au cours de la prochaine décennie :

- améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route,
- améliorer le contrôle de l'application de la réglementation,
- rendre les infrastructures routières plus sûres,
- rendre les véhicules plus sûrs,
- promouvoir l'utilisation de la technologie moderne pour améliorer la sécurité routière,
- améliorer les services d'urgence et la prise en charge ultérieure des blessés,
- protéger les usagers vulnérables.

Pour chacun de ces objectifs, des actions au niveau national et au niveau de l'UE seront proposées. La Commission considère que les trois actions à entreprendre en priorité sont les suivantes :

- l'établissement d'un cadre de coopération structuré et cohérent, s'inspirant des meilleures pratiques observées dans les Etats membres, condition indispensable à la mise en œuvre efficace des orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 ;
- l'élaboration d'une stratégie pour les soins aux blessés et les premiers secours, afin de répondre d'urgence au besoin grandissant de réduire le nombre de lésions dues aux accidents de la route ;
- l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes, pour lesquels les statistiques d'accidents sont particulièrement préoccupantes.

Les Etats membres sont encouragés à contribuer, par l'intermédiaire de leurs stratégies nationales pour la sécurité routière, à la réalisation de l'objectif commun, en tenant compte de leur situation de départ, ainsi que des besoins et particularités qui leur sont propres. Ils devraient axer leurs efforts sur les domaines dans lesquels leurs résultats sont les moins satisfaisants, en utilisant comme référence les meilleurs résultats obtenus dans les domaines en question. Ainsi, il serait envisageable d'établir des objectifs nationaux spécifiques, par exemple en fixant un objectif consistant à ne pas dépasser un certain nombre de tués par million d'habitants. Cette approche permettrait d'atténuer les disparités entre Etats membres et d'offrir aux citoyens un niveau de sécurité routière plus uniforme dans l'UE.

En ce qui concerne la fixation d'un objectif de réduction du nombre de blessés graves dans les accidents de la route, la Commission est d'avis qu'au stade actuel, il n'est pas possible de fixer un objectif européen car il n'existe pas de définition commune des notions de « blessé grave » et de « blessé léger ». Dès que des progrès suffisants auront été réalisés dans ce domaine, la Commission proposera d'ajouter un objectif commun de « réduction du

nombre de blessés » aux orientations politiques européennes en matière de sécurité routière.

Les orientations politiques proposées constituent un cadre général dans lequel pourraient s'inscrire des initiatives concrètes prises à différents niveaux européens, nationaux, régionaux ou locaux concernés. Les différentes mesures feraient l'objet d'une analyse d'impact en bonne et due forme. Le rôle de la Commission sera de faire des propositions dans les domaines pour lesquels l'UE est compétente et, dans tous les autres cas, de soutenir les initiatives prises à différents niveaux, afin d'encourager l'échange d'informations, de recenser et de promouvoir les meilleurs résultats obtenus et de suivre attentivement les progrès accomplis.

### COM (2010) 475

Le document COM (2010) 475 relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a commencé le 21 septembre 2010 et expirera le 15 novembre 2010. L'exposé des motifs de cette proposition de directive précise que la refonte du premier paquet ferroviaire a trois objectifs :

1. le financement et la tarification adéquats des infrastructures ferroviaires. Cet objectif consiste à assurer un financement adéquat, transparent et durable de l'infrastructure et, grâce à une meilleure prédictibilité du développement de l'infrastructure et des conditions d'accès, à faciliter les investissements des entreprises ferroviaires, à ajuster le niveau et la structure de la tarification des infrastructures, à améliorer la compétitivité des opérateurs ferroviaires par rapport aux autres modes de transport et à contribuer à l'internalisation des coûts environnementaux ;
2. les conditions de concurrence sur le marché ferroviaire. Ce second objectif consiste à éviter des distorsions de concurrence dues à l'utilisation de fonds publics dans le cadre d'activités commerciales, à empêcher les opérateurs historiques de collecter des informations commercialement sensibles et de les utiliser au détriment de leurs concurrents potentiels, à éliminer les conflits d'intérêts affectant la direction des services liés au rail, à améliorer la disponibilité de ceux-ci pour les nouveaux entrants et à rendre le marché plus transparent pour assurer une concurrence effective ;
3. les réformes organisationnelles nécessaires pour assurer la surveillance appropriée du marché. Le but est de permettre aux organismes de contrôle de mener leurs missions efficacement grâce au renforcement de leur indépendance, à une extension de leurs compétences et à l'augmentation des moyens mis à leur disposition.

Monsieur le Ministre explique qu'il s'agit d'un dossier très sensible pour le Grand-Duché et que, pour être adoptée, cette proposition de directive ne nécessite qu'une majorité qualifiée. Il sera dès lors important de prendre contact avec d'autres Etats membres et de connaître leur position en la matière afin, le cas échéant, de trouver des alliés qui ont les mêmes soucis que le Luxembourg par rapport à la version actuelle du texte.

\*

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent ensuite à l'examen des articles les plus importants de la proposition de directive :

#### Article 5 (Gestion des entreprises ferroviaires selon les principes commerciaux)

L'article 5 introduira des dispositions afin d'assurer que les entreprises ferroviaires bénéficient d'un statut juridique et d'une gouvernance d'entreprise leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché. Cet article dispose notamment que si un Etat membre détient ou contrôle directement ou

indirectement l'entreprise ferroviaire, ce contrôle peut être uniquement de nature générale et ne peut pas interférer avec les décisions commerciales de la direction. Cette disposition réduira donc sensiblement le contrôle de l'Etat sur l'entreprise ferroviaire.

Monsieur le Ministre se déclare d'accord avec le fait que l'Etat, en tant qu'actionnaire d'une entreprise ferroviaire, ne doit pas avoir plus de droits de contrôle en matière de gestion que ceux conférés aux actionnaires de sociétés de droit privé. Cependant, il est d'avis que le conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire doit pouvoir représenter les droits et défendre les intérêts de l'actionnariat et doit donc pouvoir surveiller les décisions commerciales de la direction. Il donne encore à considérer qu'au Luxembourg, le droit commercial prescrit que le conseil d'administration d'une société commerciale est investi de pouvoirs étendus pour décider des actes de gestion mais également pour agir en toutes circonstances au nom de la société.

Monsieur le Ministre voit un problème majeur dans le fait que la direction seule prendrait des décisions commerciales importantes et que le conseil d'administration, où l'Etat est représenté, ne pourrait plus intervenir dans ces décisions. Suite à ces explications, les membres de la Commission se demandent si la disposition prévue à l'article 5 est susceptible de ne pas respecter le principe de subsidiarité ou s'il s'agit plutôt d'un problème de fond.

#### Article 6 (Séparation comptable)

Les dispositions de l'article 6 imposent une séparation comptable stricte entre les activités qui bénéficient d'un monopole légal et celles qui sont soumises à la concurrence. Selon l'exposé des motifs, cette mesure est nécessaire pour éviter toute distorsion de concurrence et a pour but d'empêcher que des aides d'Etat allouées à des activités déficitaires ne soient transférées à des activités commerciales.

Les représentants du Ministère déclarent ne pas être d'accord avec le commentaire de la Chambre des Salariés qui, dans sa note du 25 octobre dernier, fait valoir que « *la modification au niveau de la séparation comptable et notamment le rajout demandant aux Etats membres de prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure et des services de transport soit assurée par des entités distinctes comporte certains risques. Poussée à l'extrême, cette séparation comptable, liée à une séparation organique des différentes entités, voire activités et services peut se révéler comme le moyen de procéder à l'ouverture à la concurrence des quelques domaines résiduels revenant encore au champ d'action réservé des entreprises historiques. En effet, dans un tel scénario, cette séparation organique peut déboucher sur une véritable vague d'externalisations par la création, le cas échéant d'entités privées dont les activités peuvent éventuellement être délocalisées. L'instauration d'entités distinctes et séparées peut encore engendrer l'accès illimité à l'ensemble de ces services, même à ceux qui ne font pas nécessairement partie des facilités essentielles* ».

Les représentants du Ministère estiment au contraire que les dispositions de l'article 6 ne posent pas de problème pour le Luxembourg. En effet, l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire prévoit d'ores et déjà que « *les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait pas de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes* ».

#### Article 7 (Indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure)

L'article 7 prévoit d'abolir la possibilité de confier aux entreprises ferroviaires le recouvrement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. D'après l'exposé des motifs de la proposition de directive, « *cette mesure favorisera la concurrence équitable en empêchant certaines entreprises ferroviaires (historiques) d'obtenir l'accès à des informations commercialement sensibles sur les caractéristiques des sillons au moyen des factures des entreprises ferroviaires concurrentes (nouveaux entrants)* ».

Actuellement au Luxembourg, l'Administration des chemins de fer est responsable de la définition du détail des redevances d'utilisation de l'infrastructure, mais ce sont les CFL qui prélèvent ces redevances. Ces redevances d'utilisation sont ainsi prélevées pour le compte de l'Etat (Fonds du Rail) par le gestionnaire de l'infrastructure et ce sous le contrôle de l'Administration des chemins de fer.

Ce système devra donc être modifié, car le nouvel article 7 interdira aux entreprises ferroviaires de prélever les redevances. C'est l'Administration des chemins de fer qui devra s'en charger. Selon Monsieur le Ministre, ce nouveau système engendrera des difficultés techniques et pratiques pour le Luxembourg, alors que le calcul de la redevance à payer par l'entreprise ferroviaire empruntant le réseau national requiert le recours à des programmes informatiques coûteux dont les CFL disposent d'ores et déjà. Il faudra en outre modifier la loi du 22 juillet 2009 pour, vraisemblablement, mettre en place un service de l'Etat à gestion séparée.

#### Article 8 (Financement sain du gestionnaire de l'infrastructure)

Cet article obligera les Etats membres à publier une stratégie de développement du secteur ferroviaire à moyen et à long terme. Par ailleurs, il est prévu que le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des programmes d'investissement et de financement, compte tenu de ladite stratégie de développement. En outre, l'organisme de contrôle devra émettre un avis non contraignant indiquant si le plan d'entreprise permet de réaliser ces objectifs.

Les représentants du Ministère sont d'avis que les attributions de l'ILR devraient se limiter aux fonctions de contrôle et de régulation et non pas s'étendre à la rédaction d'avis portant sur l'opportunité de plans d'entreprise. Monsieur le Ministre estime en outre que cette disposition est susceptible de ne pas respecter le principe de subsidiarité alors qu'au Luxembourg, la programmation pluriannuelle des investissements est adoptée par le Gouvernement dans le cadre de l'établissement du budget de l'Etat, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure et sur avis d'une commission spéciale instituée à cet effet, à savoir la commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire.

Certains membres de la Commission tempèrent cependant ces remarques, en notant que l'avis rendu par l'organisme de contrôle sera un avis non contraignant.

#### Article 13 (Conditions d'accès aux services)

L'article 13 dispose que « *Lorsque l'exploitant de l'installation de service dépend d'un organisme ou d'une entreprise qui sont également actifs et occupent une position dominante sur au moins un des marchés de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cet organisme ou de cette entreprise* ». Cet article introduit donc des exigences d'indépendance d'ordre juridique, organisationnel et décisionnel vis-à-vis des entreprises ferroviaires à position dominante sur le marché national pour l'exploitation des installations de service. L'exposé des motifs de la proposition de directive fait valoir que cette disposition contribuera à garantir un accès non discriminatoire aux installations de service suivantes :

- les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris pour les billets et les informations ;
- les terminaux de marchandises ;
- les gares de triage ;
- les gares de formation ;
- les gares de remisage ;
- les centres d'entretien et les autres infrastructures techniques ;
- les infrastructures portuaires liées à des activités ferroviaires ;
- les infrastructures d'assistance, notamment le remorquage.

De l'avis de Monsieur le Ministre, il s'agit d'une complication très importante pour le Luxembourg, car une telle disposition entraînerait un chamboulement total de notre organisation structurelle interne et équivaldrait à ce que les huit activités précitées ne puissent plus être exercées ni par les CFL, ni par CFL-Cargo, ni par CFL-Multimodal. Par ailleurs, il informe que cette exigence d'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle ne se retrouve même pas dans le secteur de l'aviation, pourtant encore plus libéralisé. Il donne à considérer que ces exigences sont disproportionnées face à la poursuite de l'objectif d'un accès non discriminatoire à ces installations de service et qu'elles mettent en péril les structures et activités actuelles du groupe CFL. Les membres de la Commission du Développement durable estiment également qu'il s'agit d'un problème de non-respect du principe de proportionnalité. Ils mettent en outre en avant le critère de la petite taille de notre réseau ferroviaire : les pays possédant un très grand réseau seront sensiblement moins pénalisés sur ce point particulier.

#### Article 14 (Principes généraux des accords transfrontaliers)

L'article 14 prévoit des procédures de notification et de coopération devant permettre à la Commission européenne de garantir la conformité des accords transfrontaliers avec le droit européen. Le cas échéant, des accords transfrontaliers peuvent être déclarés nuls et sans effet.

Cette disposition paraît contraire au principe de subsidiarité. Les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que les accords transfrontaliers doivent rester de la compétence des Etats membres. Un accord transfrontalier tel que visé par la proposition de directive entre le Luxembourg et un autre Etat membre de l'UE doit respecter la procédure prévue par l'article 37 de la Constitution. Dans ce cas, un tel accord acquiert juridiquement force exécutoire entre parties. La Commission européenne peut constater qu'il existe une incompatibilité entre un accord transfrontalier et une disposition de droit communautaire. Elle ne peut cependant pas invalider de sa propre initiative un accord transfrontalier, mais entamer tout au plus un recours en manquement devant la Cour prévue par l'article 258 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour violation du droit communautaire.

#### Article 15 (Champ d'application de la surveillance du marché)

La Commission européenne veut considérablement étendre sa surveillance du marché. Actuellement, cette surveillance se limite à l'évolution des conditions-cadres comme la tarification de l'infrastructure, la répartition des capacités, le système d'octroi des licences et le degré d'harmonisation entre Etats membres. L'article 15 prévoit d'étendre cette surveillance aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire, à l'évolution des prix, à la qualité des services de transport ferroviaire et des services de transport ferroviaire couverts par des contrats de service public.

Selon Monsieur le Ministre, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, l'évolution des prix et la définition de la qualité des services offerts relèvent clairement de la

compétence des Etats membres et la Commission européenne n'a aucun droit de regard sur ces points.

#### Article 27 (Document de référence du réseau)

Cet article prévoit que le document de référence du réseau soit publié dans au moins deux langues officielles de l'Union. Cet article ne pose pas de problème pour le Grand-Duché.

#### Article 29 (Etablissement et recouvrement des redevances)

L'article 29 prévoit que les Etats membres veillent à ce que le cadre de tarification et les règles de tarification soient publiés dans les documents de référence du réseau. Cette pratique est déjà en cours au Luxembourg et l'article sous rubrique ne pose donc pas de problème.

#### Article 30 (Coût de l'infrastructure et comptabilité)

Les modifications proposées détaillent le processus d'élaboration et d'exécution des accords contractuels entre les autorités compétentes nationales et les gestionnaires d'infrastructure. En particulier, l'ILR serait obligé à vérifier l'adéquation de l'enveloppe budgétaire envisagée au regard des objectifs de performance de l'infrastructure. La Commission européenne estime que cette évaluation indépendante pourra réduire le risque que les entreprises ferroviaires historiques usent de leur pouvoir politique pour influencer les contrats.

La même remarque peut être faite pour l'article 30 que pour l'article 8 : le régulateur risque d'outrepasser ses compétences en procédant à une évaluation de la programmation pluriannuelle du Fonds du Rail. En effet, la programmation pluriannuelle des investissements est adoptée par le Gouvernement dans le cadre de l'établissement du budget de l'Etat, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure et sur avis de la commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire.

#### Articles 31 et 32 (Principes de tarification)

L'article 31 introduit notamment une mesure concernant la différenciation des redevances d'accès aux voies en fonction des caractéristiques d'émissions sonores du matériel roulant. De l'avis de la Commission européenne, cette disposition incitera à moderniser l'infrastructure et à investir dans des technologies ferroviaires plus durables.

Bien que cette initiative doive en principe inciter les entreprises ferroviaires à investir dans des technologies ferroviaires plus durables, elle risque toutefois de pénaliser encore davantage le transport de fret ferroviaire par rapport au routier étant donné que la proposition de directive « Eurovignette » relative aux droits d'usage des routes applicables aux poids lourds ne prévoit pour l'instant que des avancées modestes pour ce qui est de l'internalisation obligatoire des coûts externes et que la durée de vie du matériel roulant ferroviaire, et partant d'amortissement, en est un multiple.

L'introduction et la perception de redevances correspondant au coût des effets du bruit causé par l'exploitation des trains devraient traiter à pieds d'égalité les secteurs des transports routiers et ferroviaires pour ce qui est de la différenciation des redevances en fonction des caractéristiques d'émissions sonores.

Pour améliorer la cohérence des systèmes nationaux de tarification de l'accès aux voies, l'article 32 introduit des critères communs de définition des segments de marché sur lesquels les services pourraient payer des majorations. Pour raccourcir la période de transition pendant laquelle les lignes seront équipées à la fois de systèmes de signalisation nationaux



et du système européen ETCS et, partant, réduire le coût de la maintenance de l'infrastructure, il est proposé de diminuer la redevance d'accès à l'infrastructure pour les trains équipés du système ETCS.

Cet article ne pose pas de problème pour le Luxembourg.

#### Article 45 (Calendrier)

Cet article prévoit que, si un candidat le demande, le gestionnaire de l'infrastructure doit mettre gracieusement à sa disposition, et ce dans un délai raisonnable, les informations suivantes :

- les sillons demandés par les autres candidats sur les mêmes lignes,
- les sillons alloués à tous les autres candidats et les demandes de sillons en attente pour tous les autres candidats sur les mêmes lignes,
- les sillons alloués à tous les autres candidats sur les mêmes lignes que dans le précédent horaire de service,
- la capacité encore disponible sur les lignes concernées,
- des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

D'après Monsieur le Ministre, il s'agit d'informations commerciales sensibles et délicates.

#### Articles 55 à 57 (Organisme de contrôle)

Ces articles visent à moderniser les dispositions relatives à l'indépendance des organismes de contrôle en stipulant qu'ils doivent être indépendants de toute autre autorité publique. Alors qu'actuellement le régulateur, dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, doit être indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat et par ailleurs fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public, le régulateur devrait maintenant pouvoir fonctionner comme « *autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre autorité publique* ».

Les représentants du Ministère sont d'avis que cette disposition s'avère impossible à transposer en droit national si l'on part de l'hypothèse que le régulateur devrait continuer à bénéficier d'un statut d'autorité publique.

#### Article 60 (Exercice de la délégation)

Cet article confère à la Commission européenne le pouvoir d'adopter des actes délégués pour une durée indéterminée. Cette disposition lui permettra notamment de modifier les nombreuses annexes de la proposition de directive.

La Commission du Développement durable se demande si une telle procédure peut être acceptée au regard de l'importance des décisions ; elle estime que la Commission européenne devrait plutôt utiliser le processus législatif de la codécision pour ce faire, étant donné que l'article 290 du Traité n'autorise le recours au pouvoir de l'acte délégué que pour compléter ou modifier certains éléments non essentiels de l'acte législatif.

\*

Suite à l'examen de ces articles, la Commission du Développement durable estime qu'il y a lieu de rédiger un avis motivé concluant au non-respect du principe de subsidiarité. Elle estime par ailleurs qu'il serait également opportun de rédiger un avis politique, signalant des

problèmes au niveau du contenu de la proposition de directive. Dans ce contexte, les membres de la Commission se demandent s'il est possible de rédiger ces deux avis dans un seul et même courrier ou s'il convient de prévoir deux courriers séparés.

Un projet d'avis sera préparé, puis examiné et adopté par la Commission du Développement durable lors de sa prochaine réunion en date du 10 novembre 2010. Etant donné que le délai de huit semaines expirera avant la prochaine séance publique, l'avis sera ensuite soumis à la Conférence des Présidents qui décidera de l'envoi de l'avis motivé et de l'avis politique.

## **6.            Divers**

Le document repris en annexe du présent procès-verbal sera présenté au cours de la réunion du 17 novembre prochain. Dans ce contexte, la Commission du Développement durable autorise Monsieur le Ministre à transmettre aux services compétents de la commission la mise à jour des formulaires de communication de données relatifs aux zones spéciales de conservation. Par ailleurs, suite à la demande de la commission parlementaire, le Ministère a documenté les antécédents concernant la décision de classement du site de Bascharage comme site d'importance communautaire. Ces documents peuvent être consultés auprès du secrétariat de la Commission.

Luxembourg, le 8 novembre 2010

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

# Natura 2000

Chambre des députés  
Commission du développement durable

13 octobre 2010



# Natura 2000

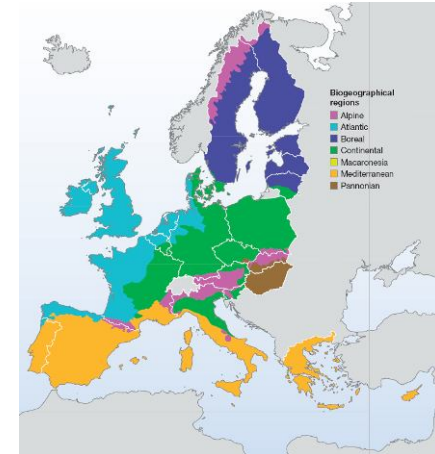
- Pièce maîtresse de la politique communautaire en matière de protection de la nature:
  - Mise en œuvre des directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats (1992)
  - Conservation à long terme des habitats et espèces menacées, caractéristiques du territoire de l'UE
- Projet unique dans son genre à l'échelle mondiale:
  - Réseau continental de zones protégées
  - 26.000 zones
  - 18% du territoire de l'UE 27

# Constitution du réseau Natura 2000

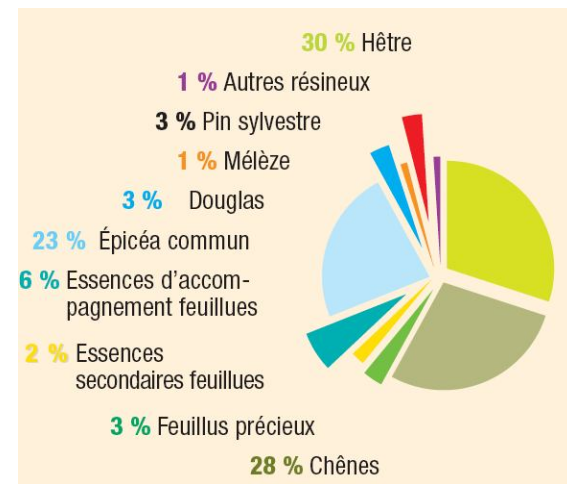
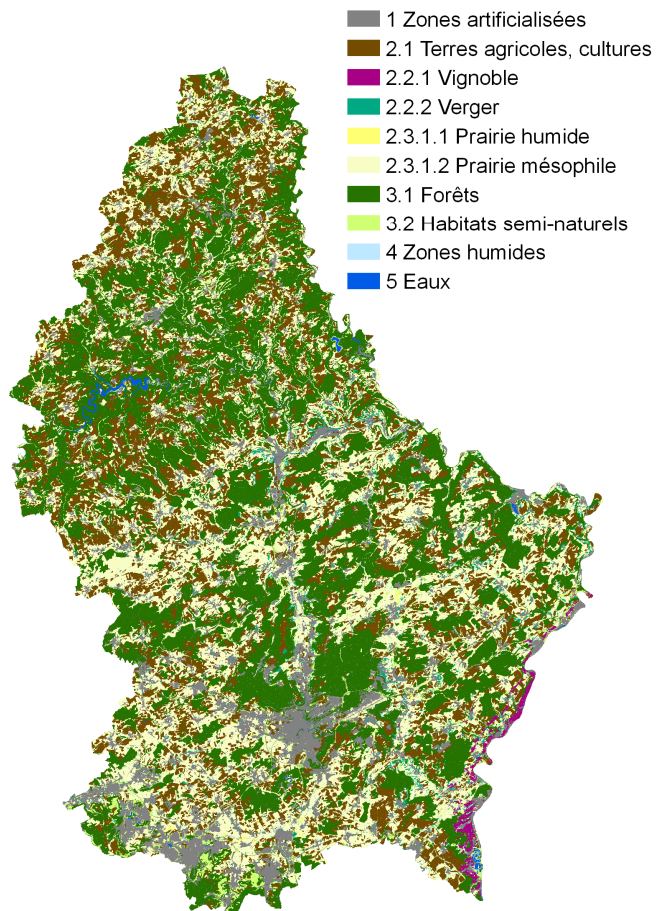


# Sélection de sites

- Annexes de la directive (espèces/habitats)
  - Rares, menacés, aire de répartition UE
- Listes nationales des espèces et habitats
- Sélection des sites selon critères scientifiques
  - Taille/densité des populations
  - Présence d'habitats d'intérêt communautaire
  - Valeur écologique (continuité paysagère, diversité des espèces et habitats)
- Listes nationales de sites soumise pour approbation à la Commission européenne
- Désignation nationale par règlement grand-ducal
- Gestion/Monitoring



# Espèces et habitats d'intérêt communautaire: exemple des hêtraies



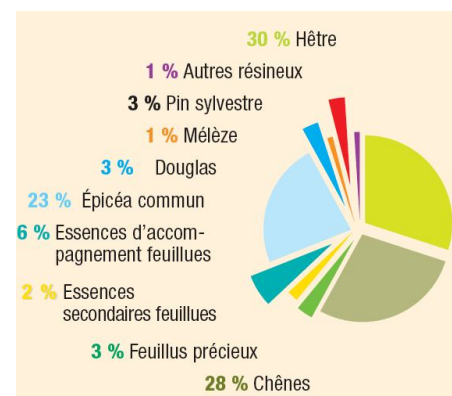


# Espèces et habitats d'intérêt communautaire: exemple des hêtraies

Clivage Régions Nord/Sud	Oesling	Gutland
Surfaces boisées	35.000	55.000
Boisement moyen (%)	42	31
Boisement max/min	<b>58% max</b>	<b>17% min</b>
<b>Feuillus</b> /Taillis/Résineux	<b>19 / 32 / 49</b>	<b>72 / 1 / 27</b>
Forêt soumise / privée	18 / <b>82</b>	<b>62</b> / 38

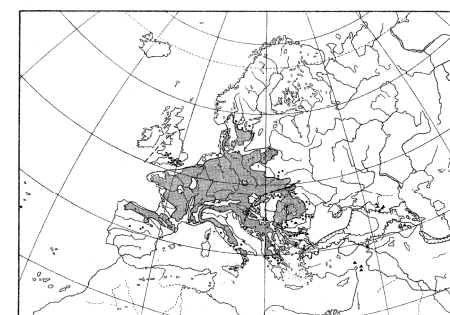


Pourcentage de hêtraies  
par rapport à la surface forestière  
totale de l'Oesling: 7.8%

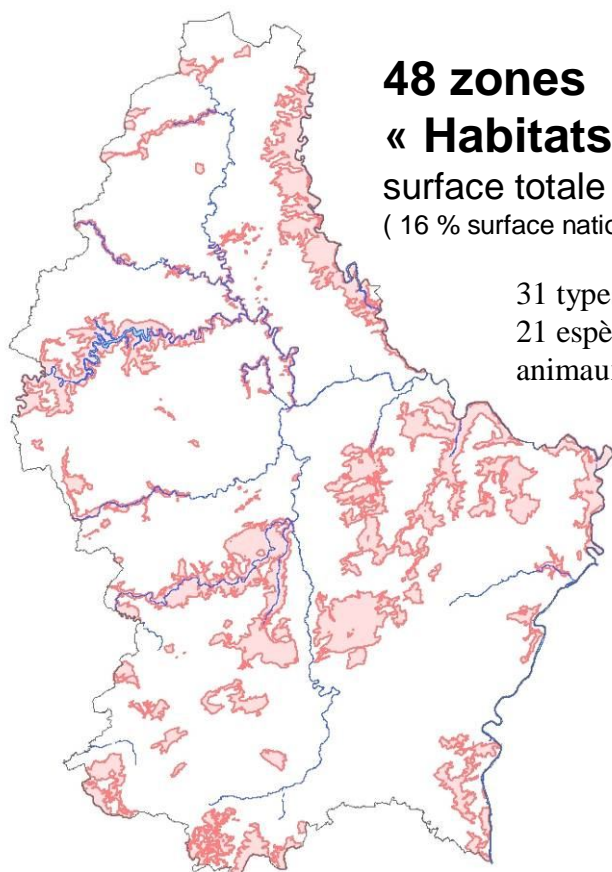




# Espèces et habitats d'intérêt communautaire: exemple des hêtraies

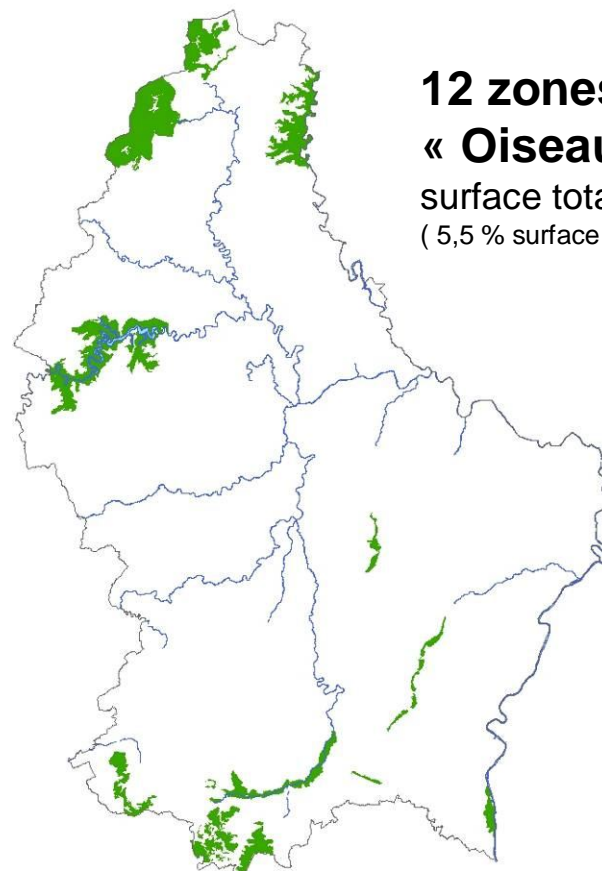


# Natura 2000 au Luxembourg



**48 zones**  
**« Habitats\* »**,  
surface totale **41.287 ha**  
( 16 % surface nationale)

31 types d'habitats  
21 espèces (2 plantes/19 animaux)



**12 zones**  
**« Oiseaux »**,  
surface totale **13.903 ha**  
( 5,5 % surface nationale)

  
Pour  
un développement  
durable

**Total Réseau NATURA 2000:**  
**45.260 ha = 17,7 % national**

\* (RGD du 6 novembre 2009)



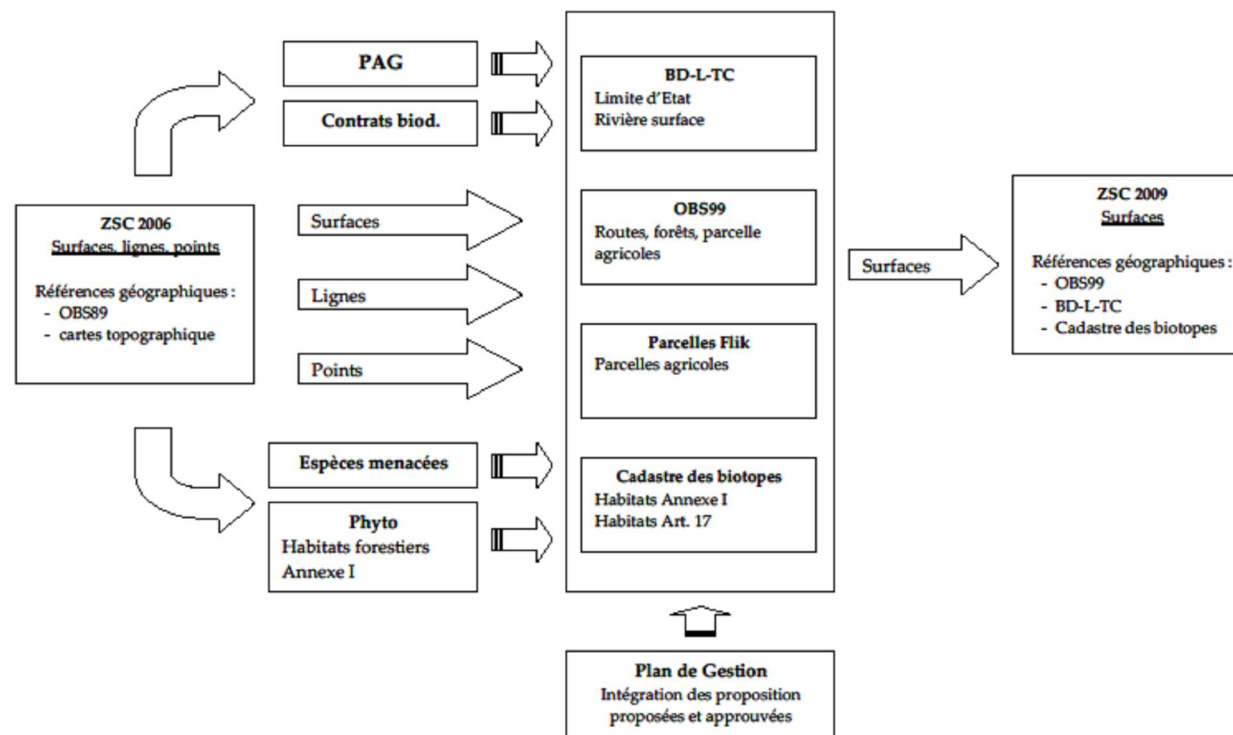
LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

# Modifications 2006 - 2009

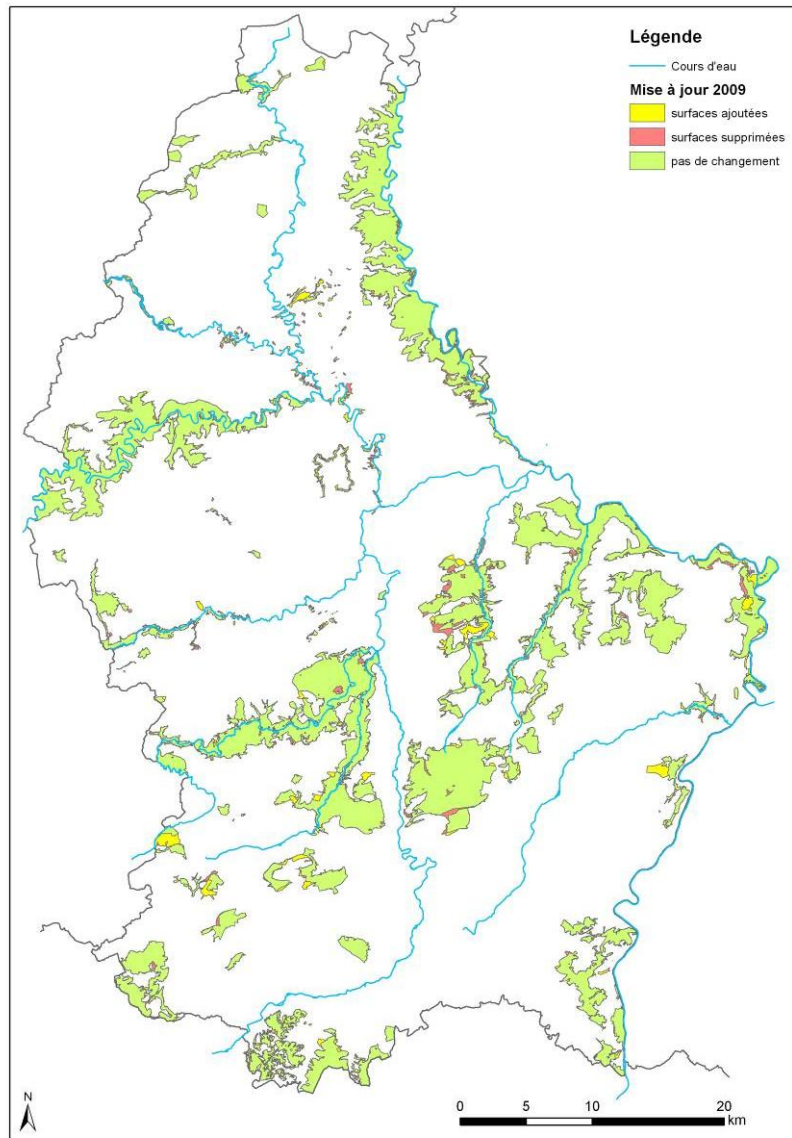
- Adaptation aux **limites du pays** selon les données de BD-L-TC (carte topographique 2009)
- Ajouts de certains **cours d'eau en tant que surface** selon la couche géographique des Rivières de la BD-L-TC notamment pour les zones frontalières et les zones pour lesquelles les cours d'eau étaient représentées par des éléments linéaires.
- Adaptation aux **périmètres des PAG communaux** et plus généralement des surfaces bâties, terrains de sports et de loisir ainsi que des campings
- Adaptation à la **cartographie de l'occupation biophysique du sol de 1999 (OBS99)** et particulièrement au réseau routier
- Inclusion de **biotopes/espèces protégés**: cadastre des biotopes, règlement biodiversité, cartographie des végétations forestières
- Prise en compte de modifications des limites suite à l'élaboration de **plans de gestion**
- **Adaptation aux parcellaire agricole** (parcelles flik) lorsque les données de l'OBS99 n'étaient pas assez précises.

# Modifications 2006 - 2009

## Adaptation des limites des ZSC aux standards géographique actuels



# Aperçu général: 2006 - 2009



	2006	2009	2009 – 2006	% / 2006
<b>Total</b>	<b>39873.96 *</b>	<b>41287.65 *</b>	<b>1414.02*</b>	<b>3.55%</b>

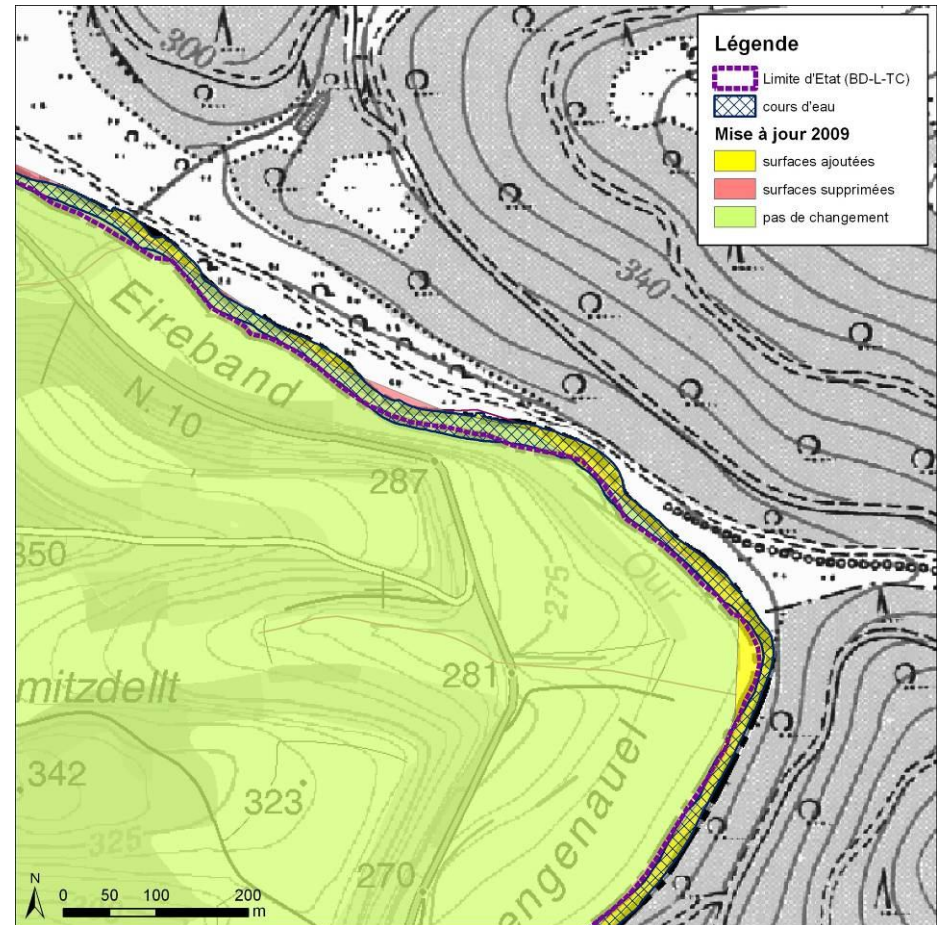
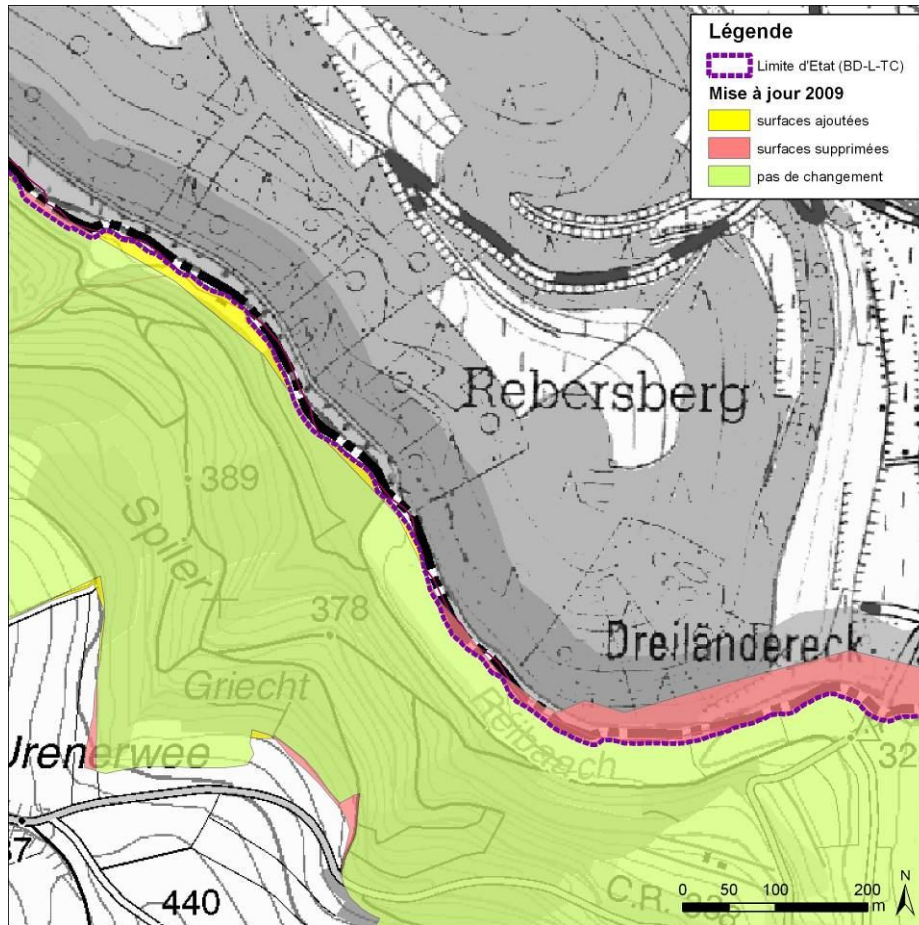
\*Surfaces en hectares



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures



# Modifications: Frontières



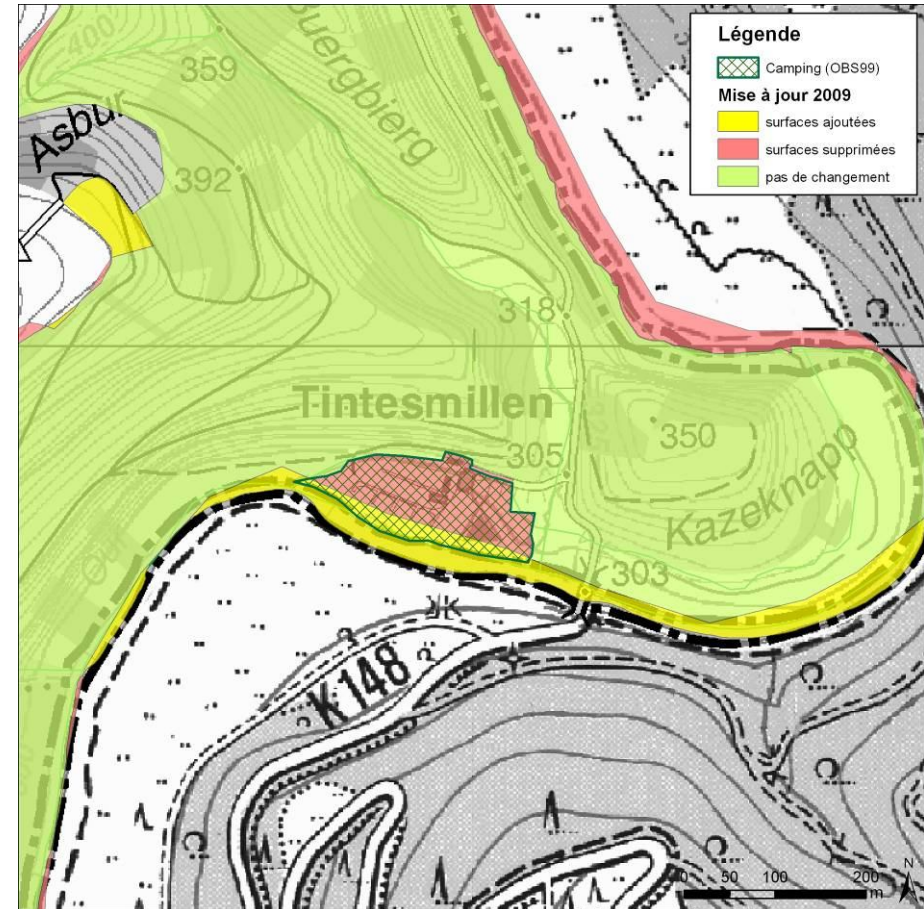
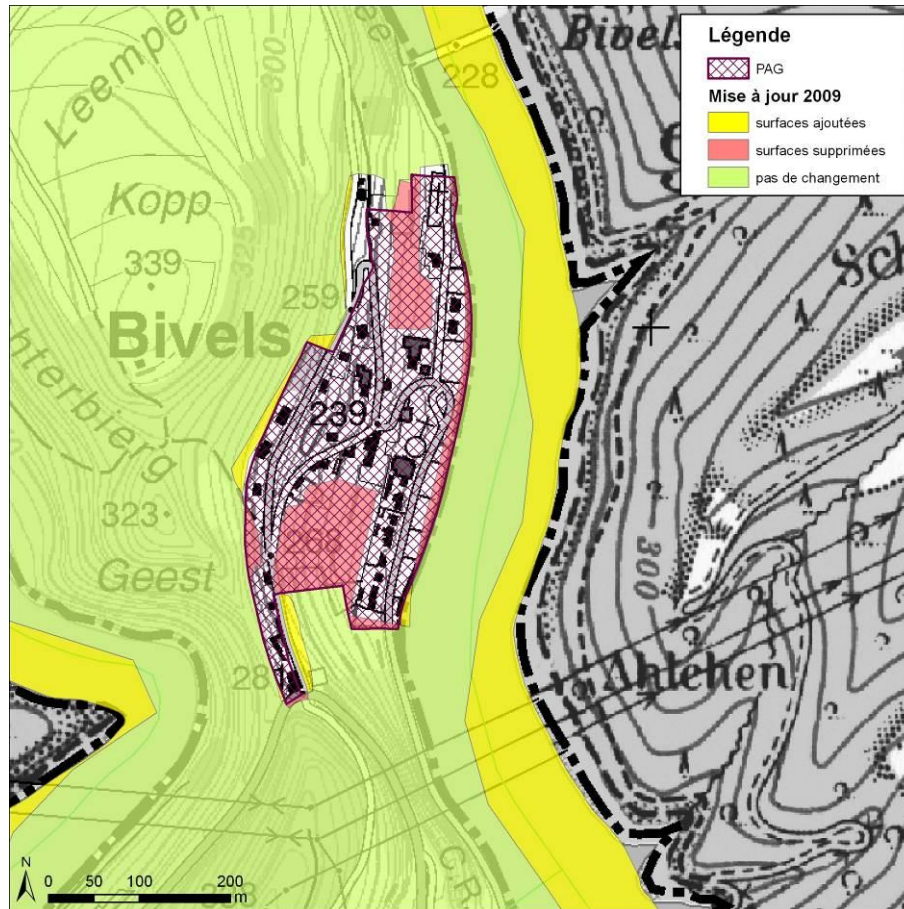
Pour  
un développement  
durable



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures



# Modifications: PAGs



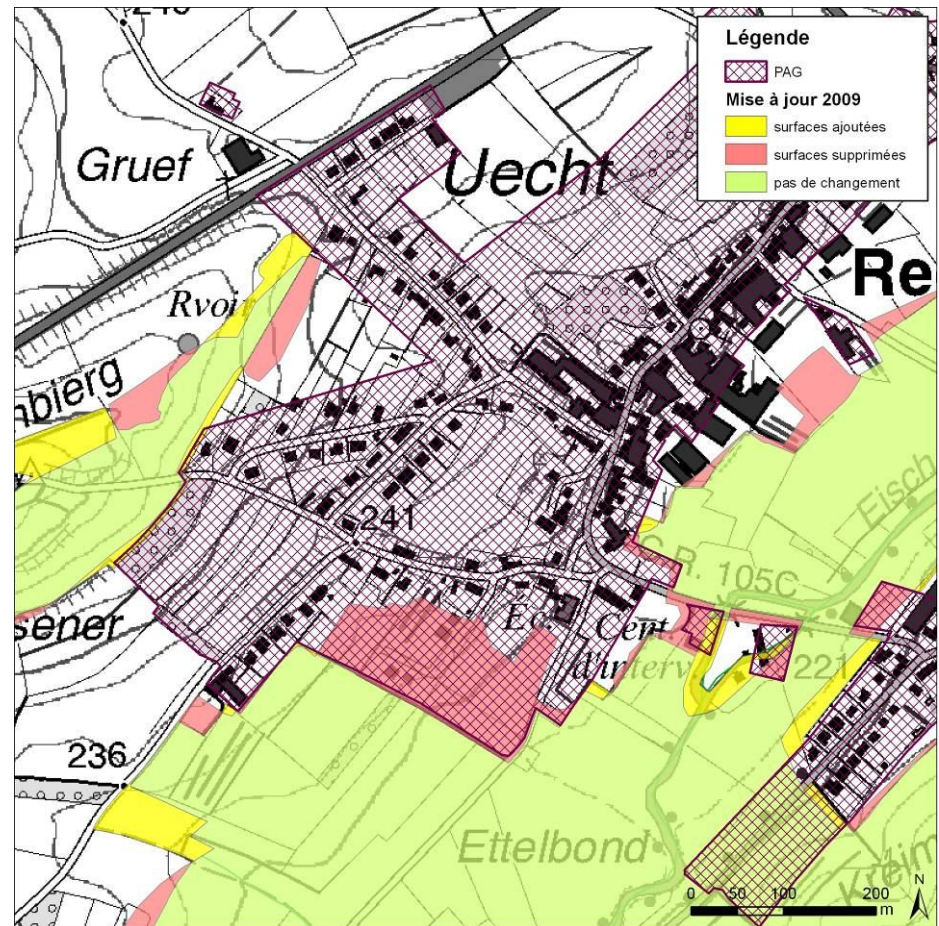
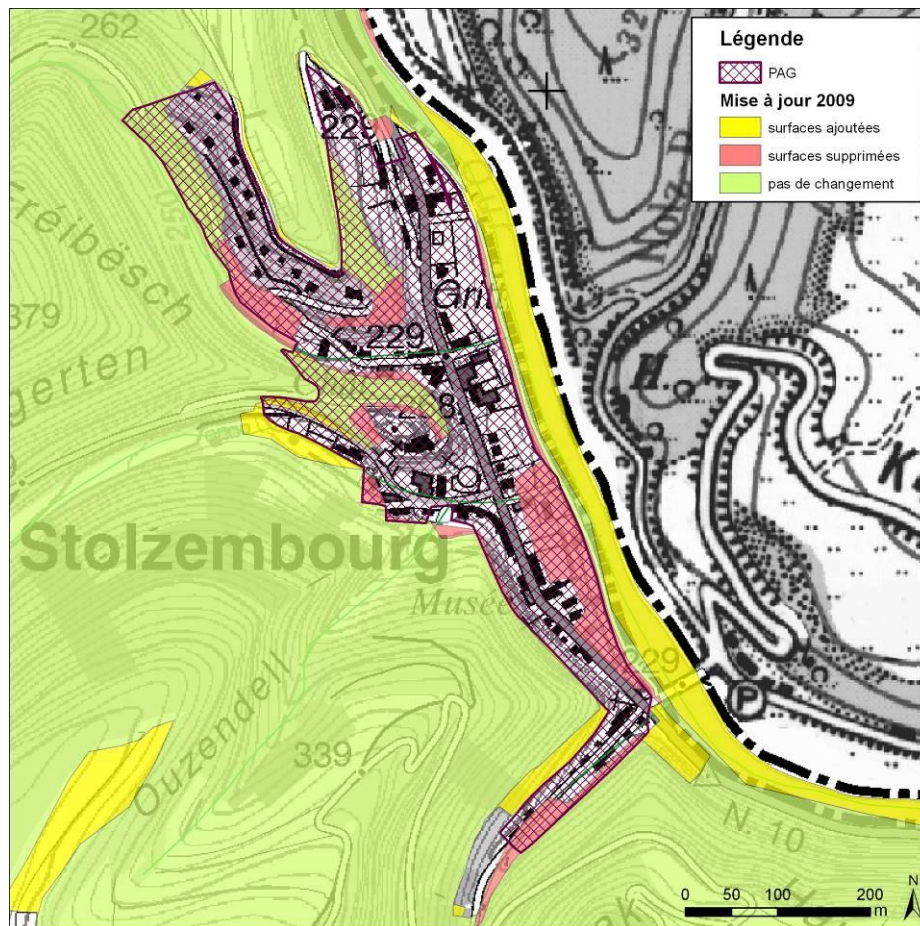
— Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures



# Modifications: PAGs



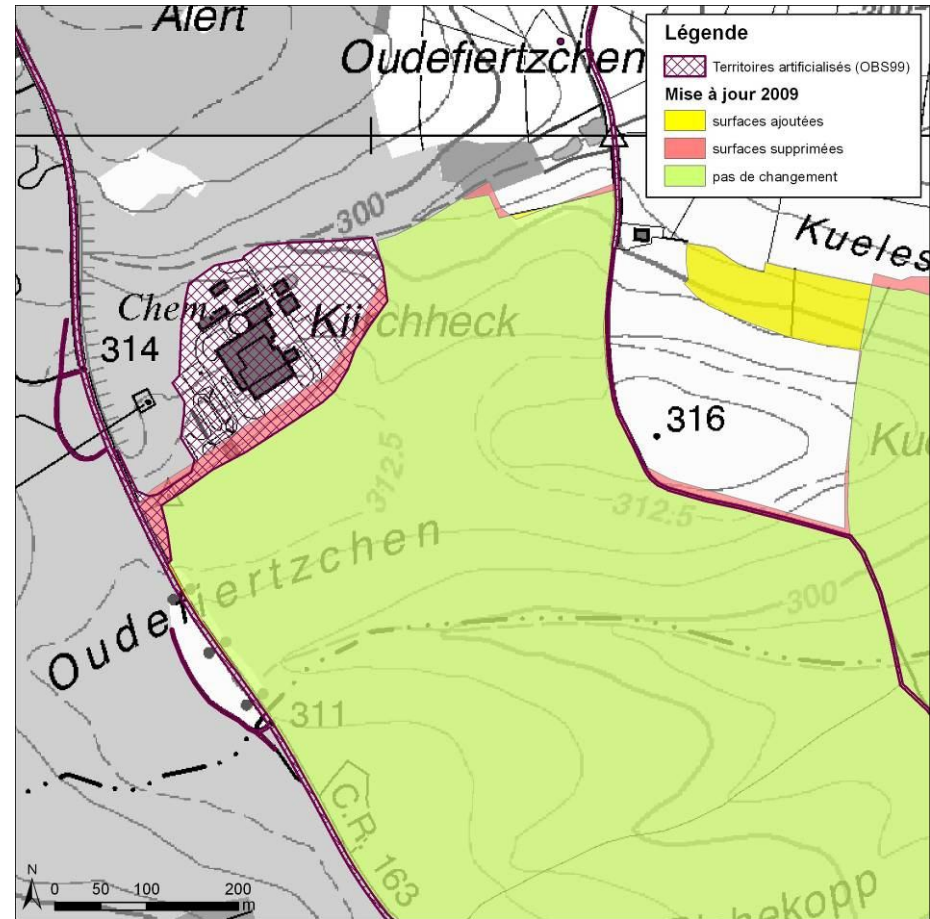
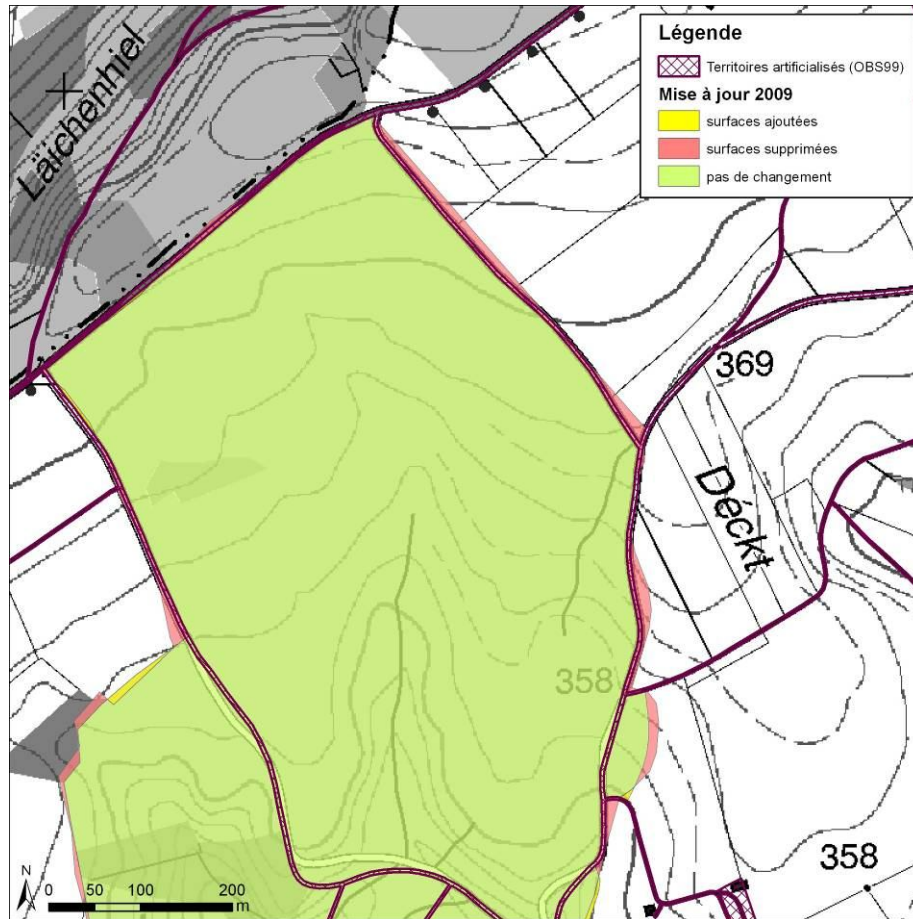
— Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures



# Modifications: cartographies les plus récentes (OBS99)

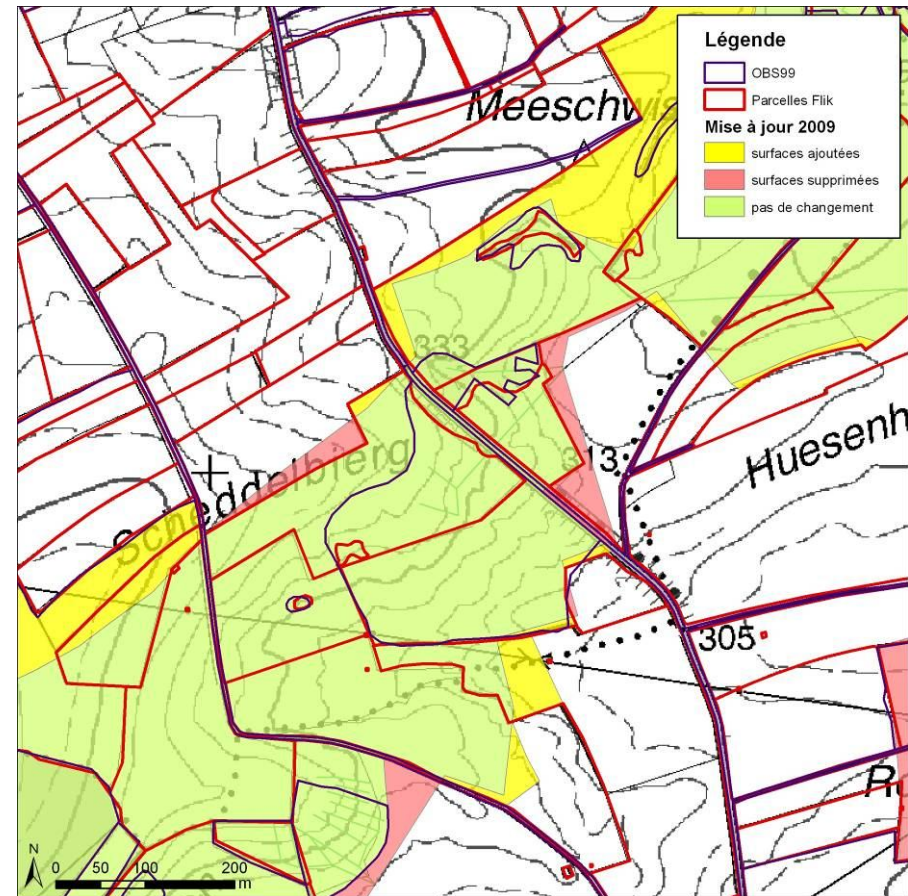
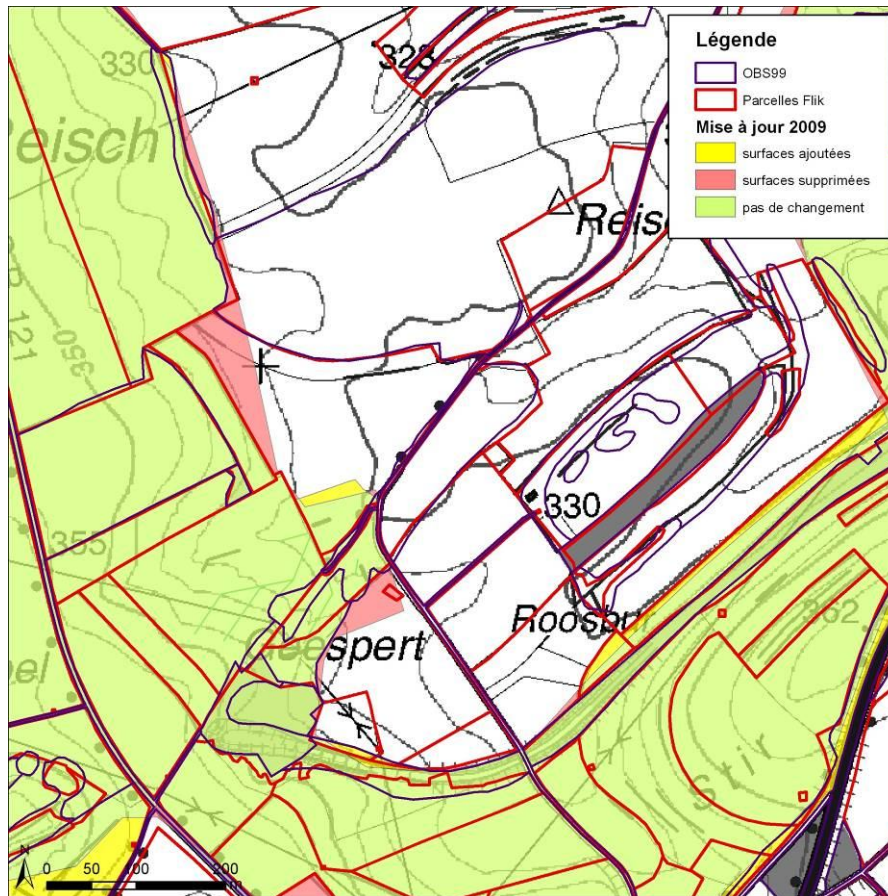


— Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

# Modifications: Parcellaire FLICK



Pour  
un développement  
durable



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

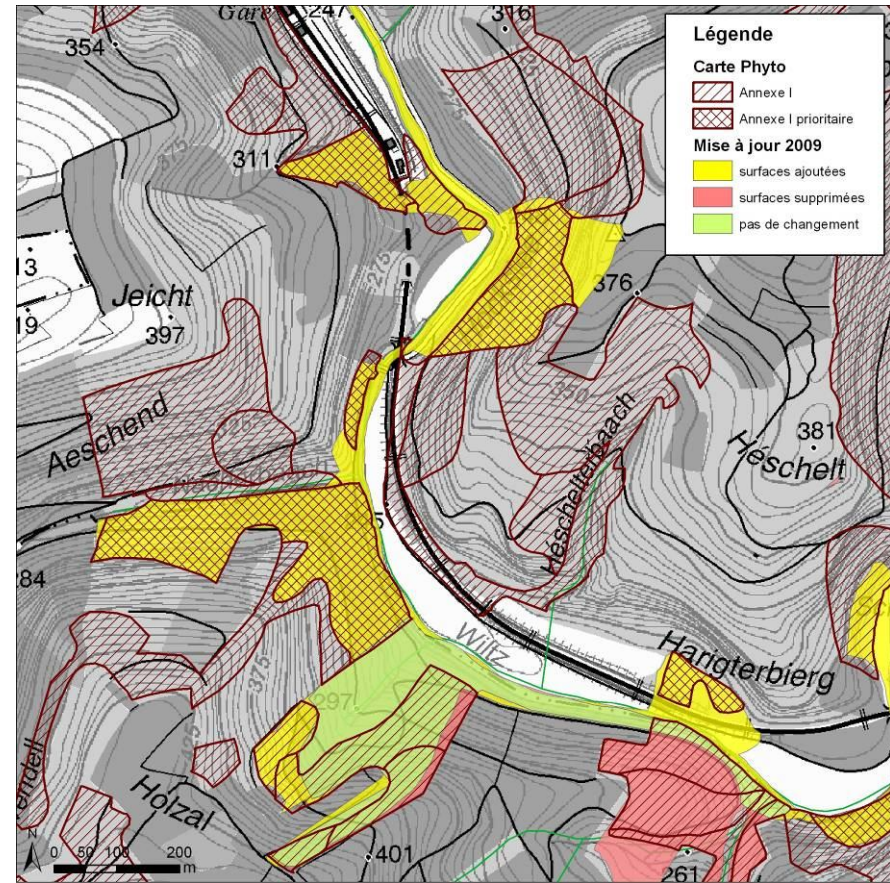
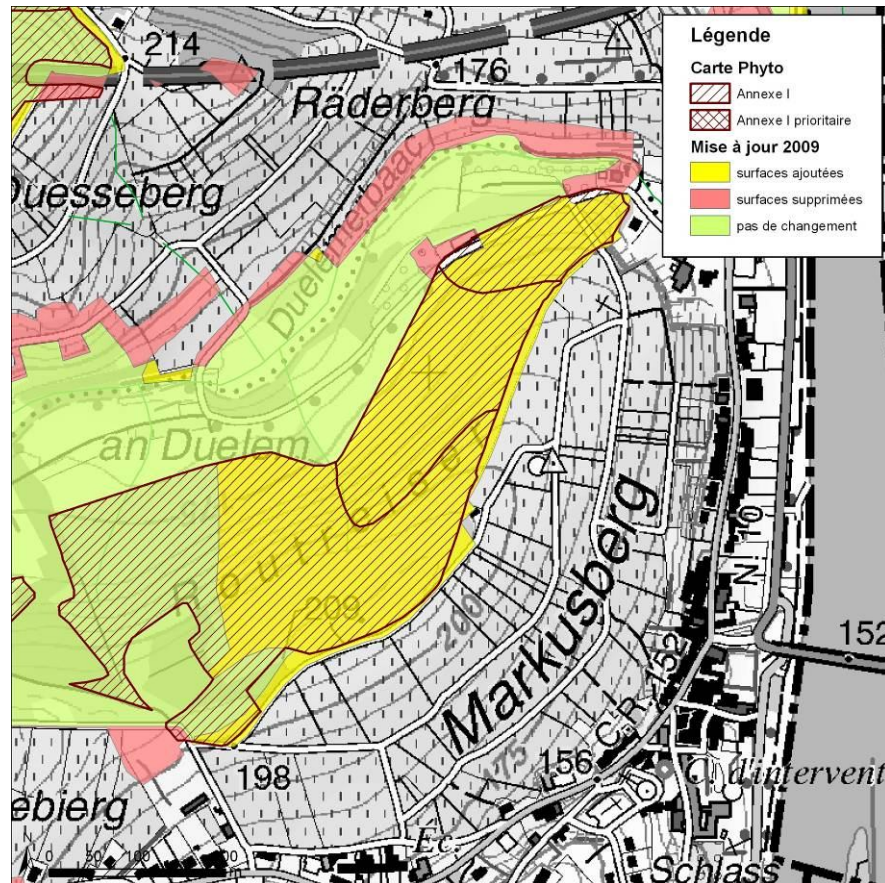


# Modifications: Cartographie des végétations forestières

*L'objectif de la cartographie des végétations forestières est de présenter, sur base de relevés phytosociologiques des plantes et d'une délimitation cartographique recensés sur le terrain, une description ou photo instantanée de la forêt (...), suivant une typologie phytosociologique des formations forestières adaptée au Grand-Duché de Luxembourg.*

code	Nom	Pays	ZSC 2006		ZSC 2009		2009 - 2006		
		ha	ha	% / pays	ha	% / pays	ha	(%/2006)	(%/pays)
9110	Hêtraies du Luzulo-Fagetum	11016.27	2196.40	19.94%	2273.32	20.64%	76.92	3.50%	0.70%
9130	Hêtraies du Asperulo-Fagetum	52561.92	10071.69	19.16%	10607.41	20.18%	535.72	5.32%	1.02%
9150	Hêtraies calcicoles médio-européennes à Cephalanthero-Fagion	138.77	52.91	38.13%	65.26	47.03%	12.34	23.33%	8.89%
9160	Chênaies pédonculées ou chênaies-charmaies sub-atlantiques et médio-européennes du Carpinion betuli	6952.27	1680.07	24.17%	1743.71	25.08%	63.63	3.79%	0.92%
9180*	Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion	166.97	82.37	49.33%	152.96	91.61%	70.59	85.71%	42.28%
91E0*	Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	368.91	195.67	53.04%	221.02	59.91%	25.35	12.96%	6.87%
<b>Total</b>		<b>71205.11</b>	<b>14279.11</b>	<b>20.06%</b>	<b>15063.68</b>	<b>21.16%</b>	<b>+784.55</b>	<b>+5.49%</b>	<b>+1.1%</b>

# Modifications: Cartographie des végétations forestières



# Modifications: Cadastre des biotopes

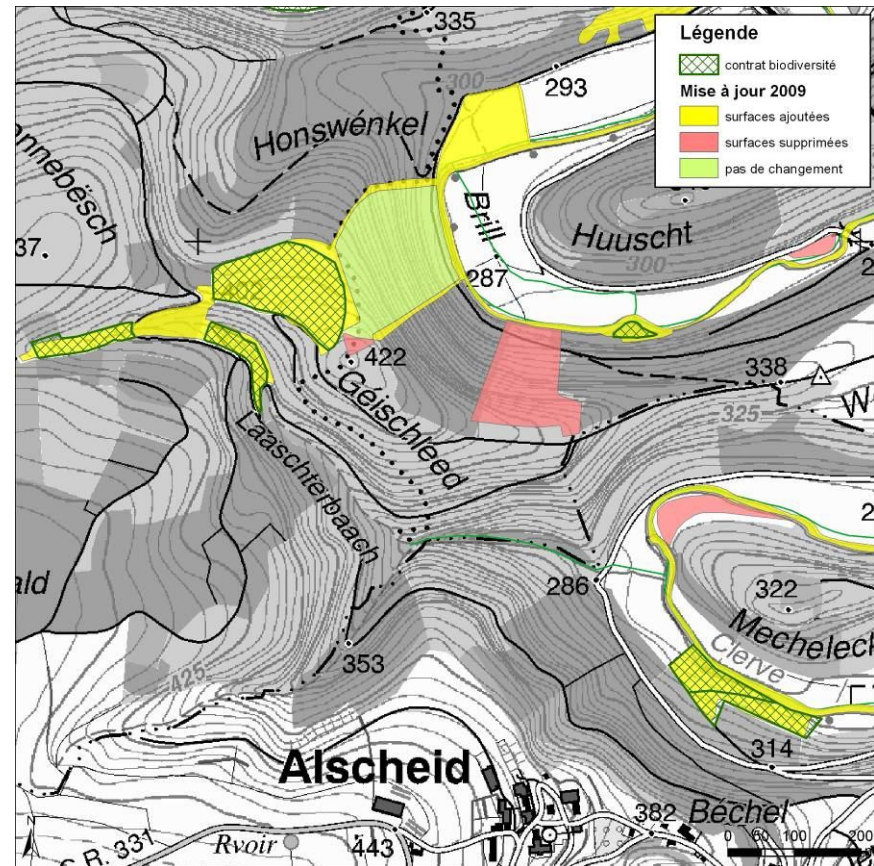
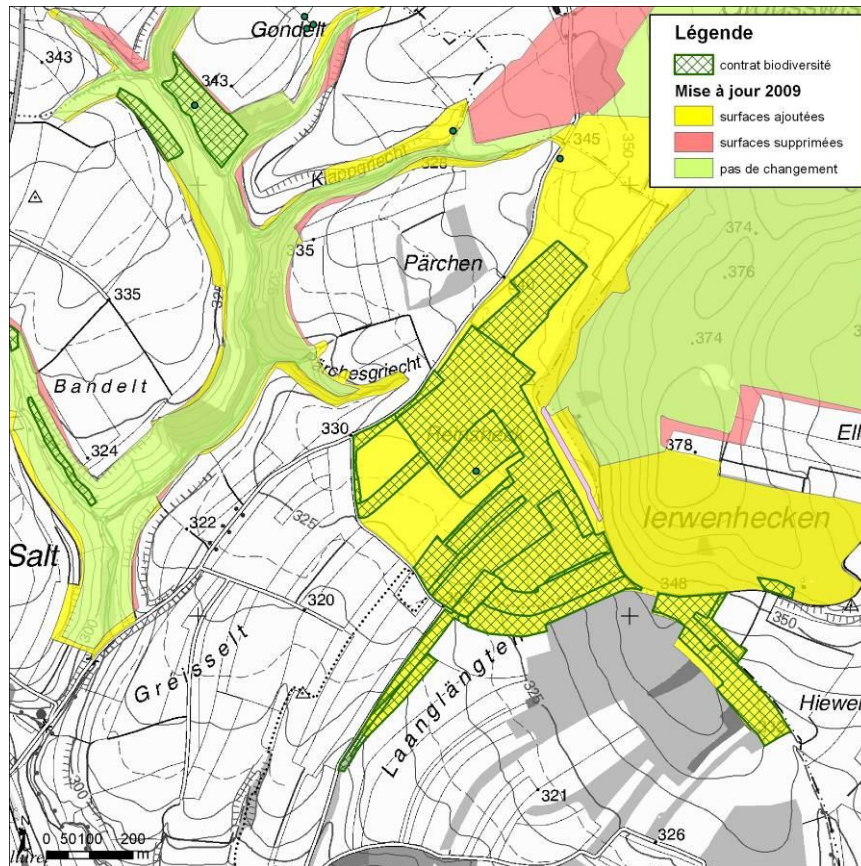
- Inventaire national des biotopes protégés en vertu de l'article 17 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature
- Réalisé par des experts ayant suivi une formation spécifique, selon des instructions de cartographie standardisés et sous la coordination du MDDI et du Sicona
- Inclut tous les habitats de l'annexe I non-forestiers
- Réalisé et financé en collaboration avec les communes entre 2007-2010







# Modifications: Règlement « biodiversité »



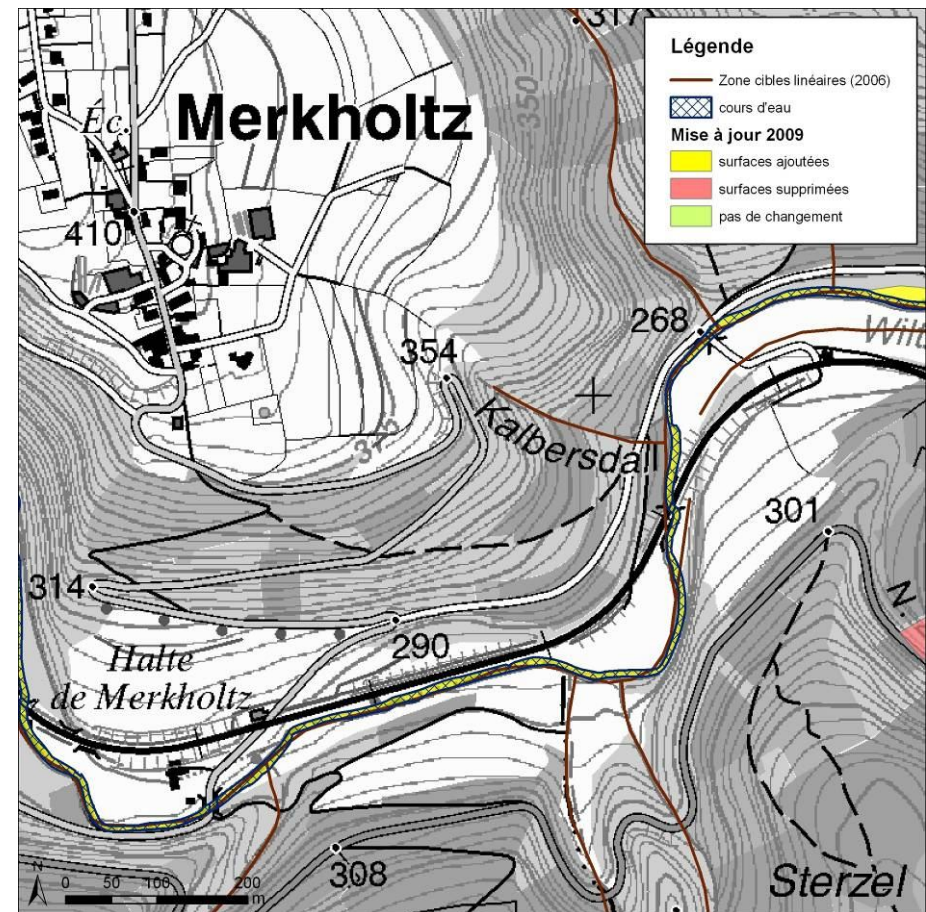
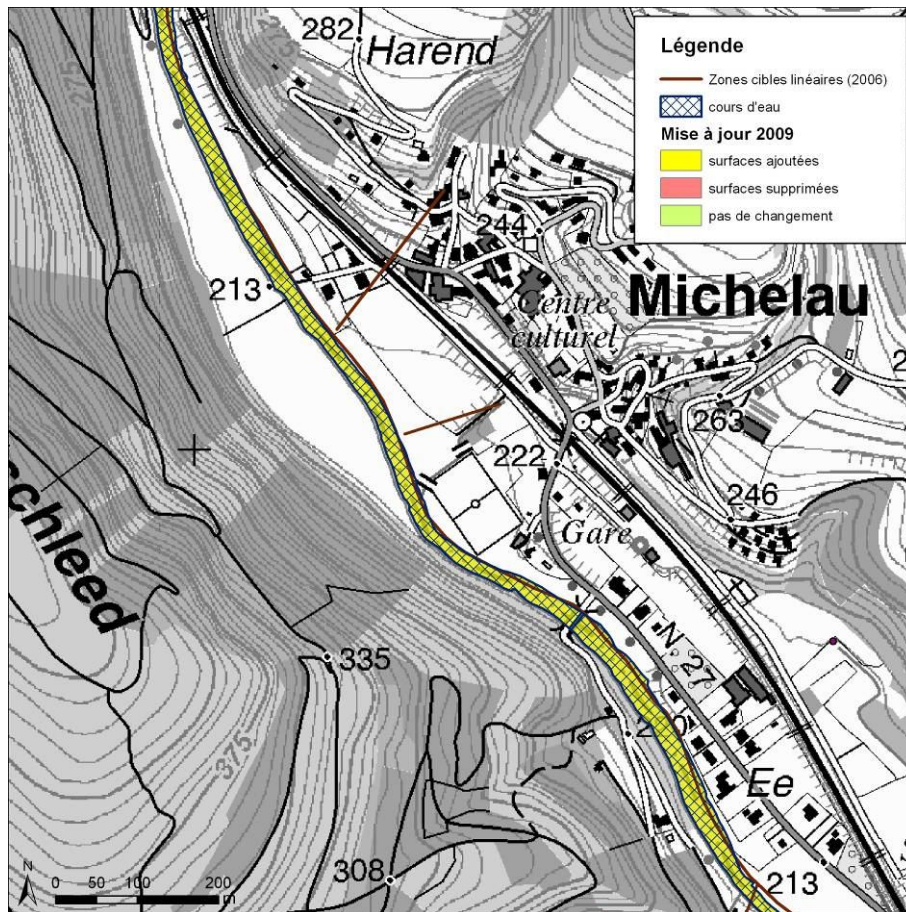
Pour  
un développement  
durable



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures



# Modifications: Cours d'eau



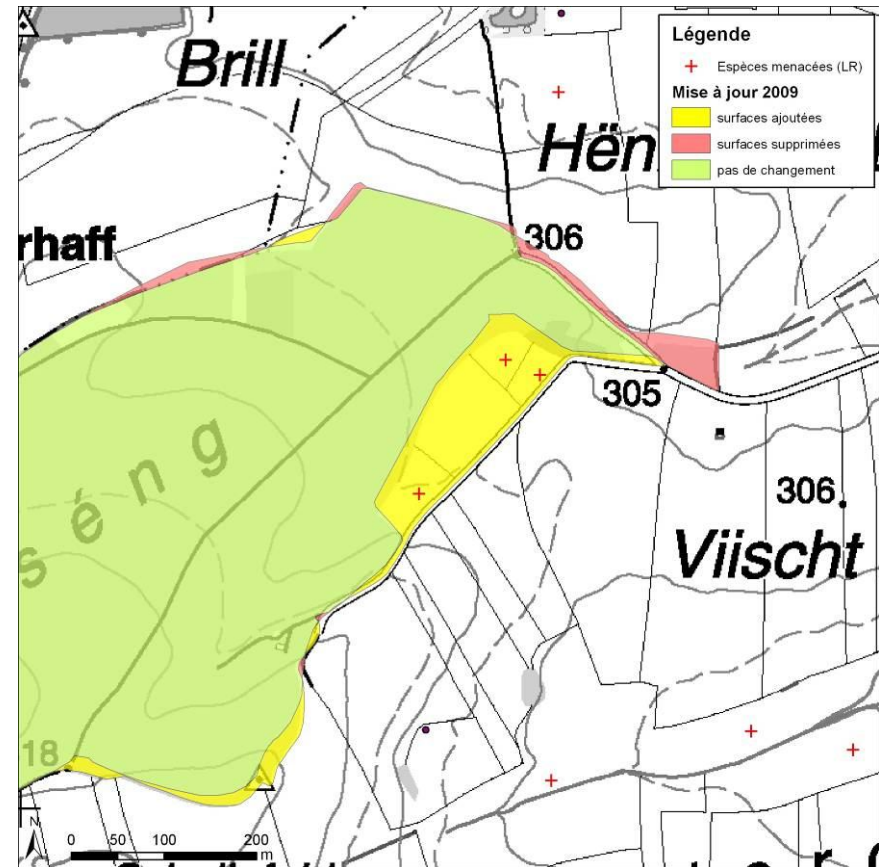
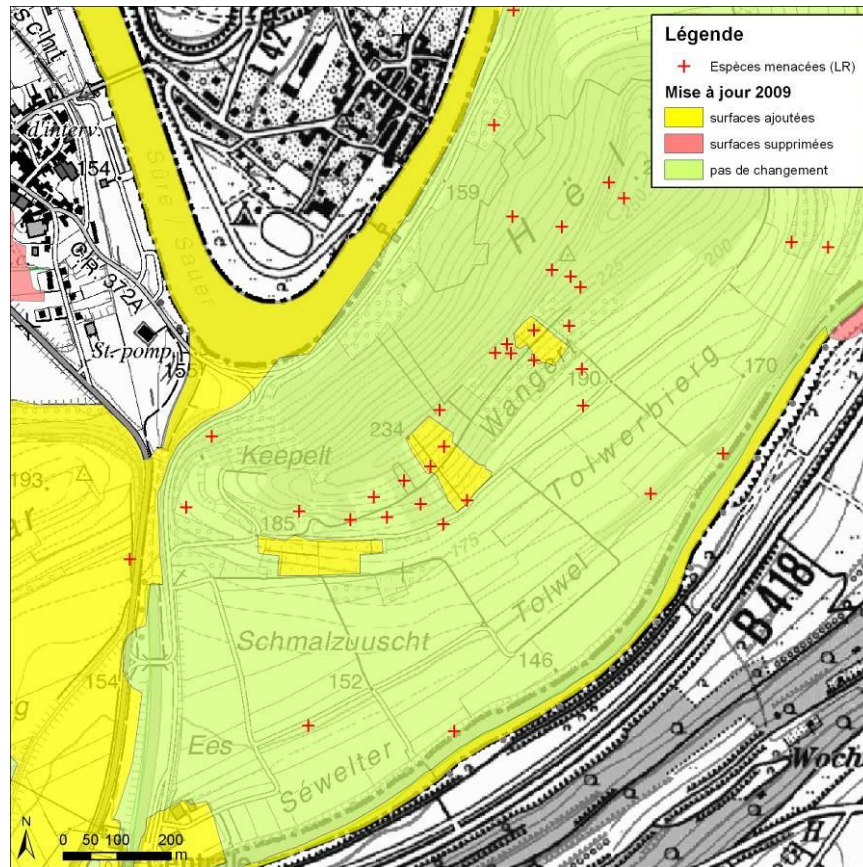
— Pour  
un développement  
durable



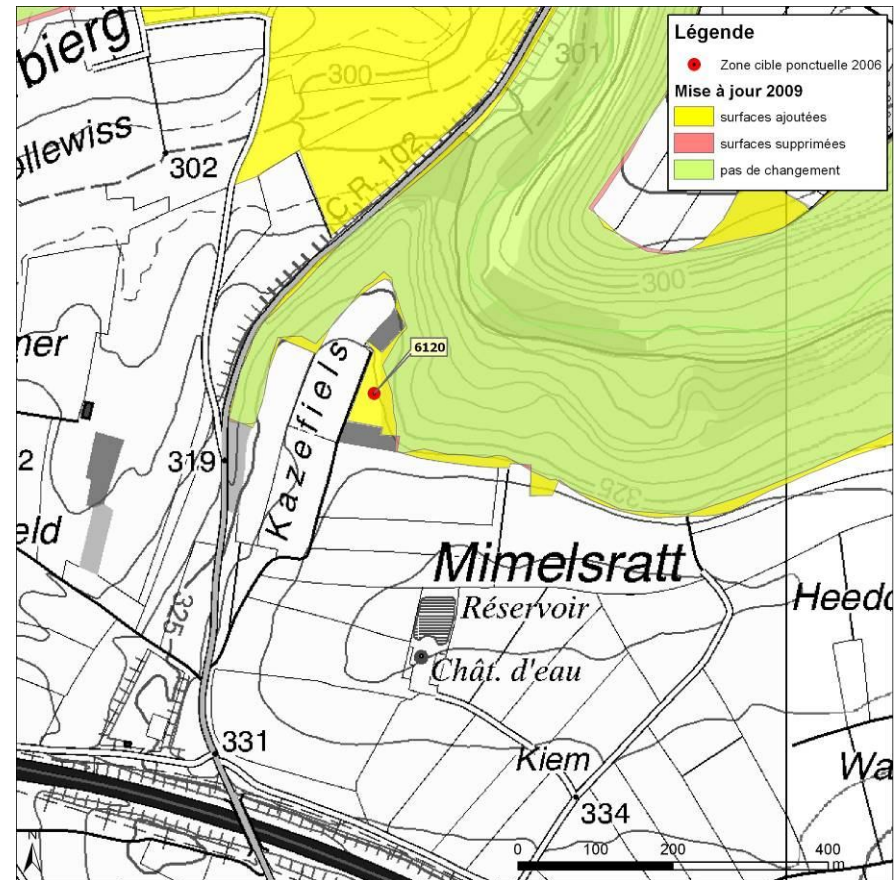
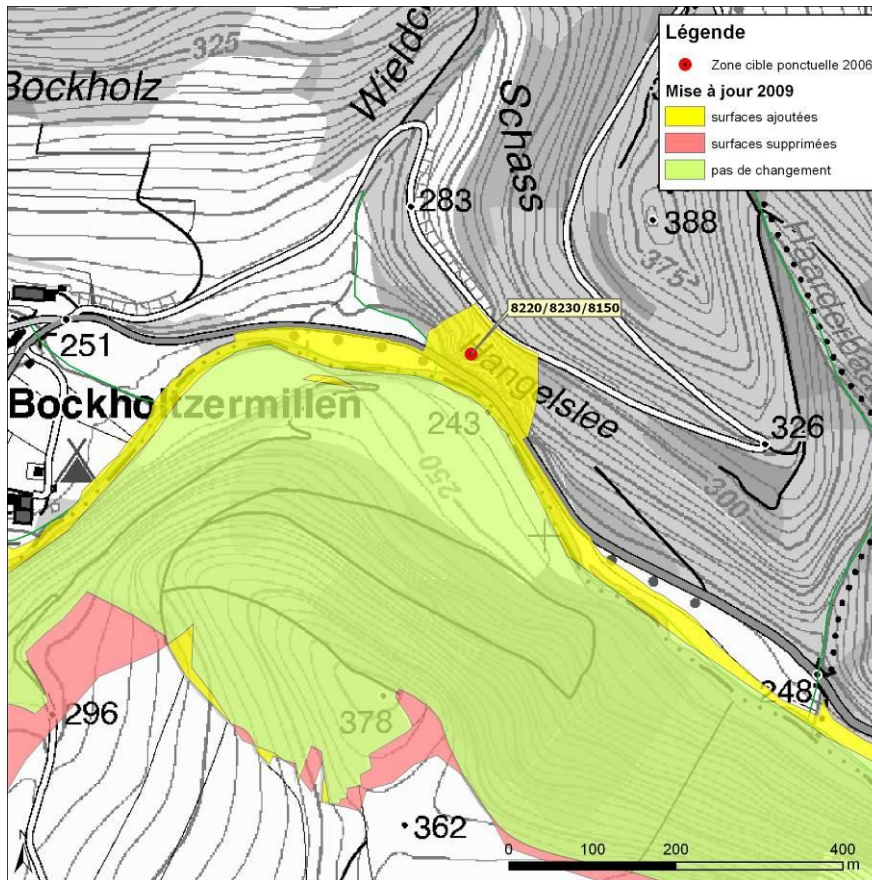
LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures



# Modifications: Espèces menacées



# Modifications: Cibles ponctuelles

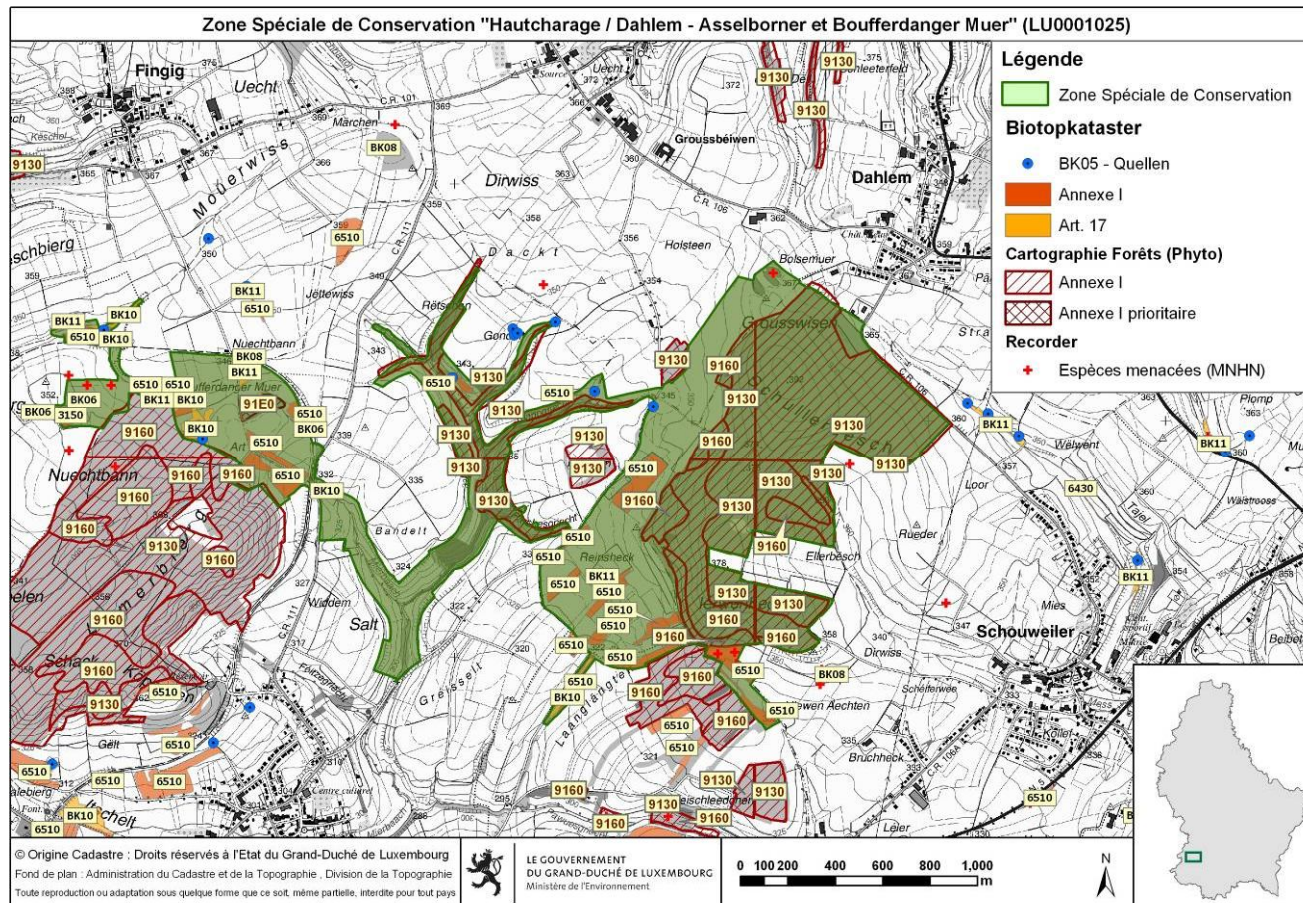


# Résumé

- **Suppression:**
  - 53 ha terrains en dehors des frontières nationales
  - 194 ha milieu urbain et semi-urbain
  - 93 ha routes
  - 210 ha terrains agricoles intensifs
  - autres
- **Ajouts:**
  - 1160 ha forêts de feuillus
  - 229 ha prairies mésophiles
  - 60 ha cours d'eau
  - autres



# Connaissances scientifiques actuelles





# Connaissances scientifiques actuelles

