



CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 23 mars 2011

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 16 mars 2011
2. Echange de vues avec M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet de la fermeture éventuelle de guichets dans huit gares ferroviaires (demande du groupe LSAP du 01.03.2011)
3. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
4. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère
 - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. COM (2011) 14 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur l'évaluation intermédiaire de l'entreprise commune SESAR et de l'avancement de la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien
 - Examen du document
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. André Hoffmann, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis,

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

M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, M. Sam Weissen, du Ministère du

Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean-Paul Bever, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

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

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 16 mars 2011

Le projet de procès-verbal de la réunion du 16 mars 2011 est adopté, suite à quelques modifications mineures.

2. Echange de vues avec M. le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet de la fermeture éventuelle de guichets dans huit gares ferroviaires

Se référant au contrat de services publics renouvelé en mai 2007 entre l'Etat et les Chemins de fer luxembourgeois (CFL) et à l'annonce récente de la fermeture éventuelle de guichets dans huit gares ferroviaires, le groupe parlementaire LSAP a demandé à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures de fournir aux membres de la commission parlementaire des informations plus précises à ce sujet.

Des explications de Monsieur le Ministre et de l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir les points suivants :

- En premier lieu, Monsieur le Ministre regrette que les discussions budgétaires internes aux CFL, à l'occasion desquelles des mesures d'économies ont été évoquées, aient été portées à la connaissance du grand public dans la presse. En effet, au moment où l'information de la fermeture éventuelle de guichets dans huit gares ferroviaires a été diffusée, les discussions n'étaient pas clôturées et aucune décision n'avait été prise. L'orateur rappelle d'ailleurs que le contrat de services publics signé en 2007 prévoit expressément qu'il revient à l'Etat, et non aux CFL, de prendre une telle décision.
- Il a finalement été décidé de s'accorder un an de réflexion en la matière. Ce report d'un an sera mis à profit par les CFL pour mener une réflexion générale, d'une part, sur la vente de billets dans les gares et, d'autre part, sur l'aménagement des bâtiments abritant les guichets. C'est seulement à l'issue de ces réflexions qu'une décision définitive pourra être prise.
- Pour ce qui est de la réflexion sur les ventes de billets, il faut savoir que les ventes de billets aux guichets sont en baisse sensible depuis une dizaine d'années. A titre d'exemple, Monsieur le Ministre cite le nombre moyen de titres de transports vendus quotidiennement dans les huit gares dont la fermeture a été envisagée, à savoir : Clervaux (38), Diekirch (37), Dudelange-Usines (11), Kautenbach (3), Kleinbettingen (25), Rumelange (5), Schifflange (50) et Wiltz (54). L'on ne peut que constater que ces

chiffres sont très bas et cette tendance ira vraisemblablement en s'accroissant. En effet, les usagers privilégient d'autres moyens pour acheter leurs billets (vente dans le train par le personnel accompagnant, sur Internet, via des automates à billets, par téléphone via la *Mobilitätzentral*). Ils recourent également davantage aux abonnements, moins coûteux. Monsieur le Ministre précise en outre qu'il n'est pas du tout exceptionnel qu'une gare ferroviaire ne possède pas de guichet : à ce jour, il y a dans le pays environ deux fois plus d'arrêts que de guichets.

- Une réflexion parallèle doit être menée à propos de la valorisation des bâtiments abritant les guichets. Ces bâtiments sont bien souvent situés à des endroits centraux et ont, partant, un important potentiel d'attractivité. Il est bien évident que cette réflexion ne peut pas être menée par les seuls CFL, mais conjointement avec les partenaires sociaux et avec les autorités communales des localités concernées. Si ces discussions doivent être organisées au niveau local et si les décisions doivent être prises au cas par cas, il faut aussi mener des réflexions globales sur le concept des services offerts aux voyageurs dans les gares, et plus généralement sur tous les services de proximité.
- Il apparaît évident que les CFL doivent s'adapter et se diversifier. Ils doivent comprendre qu'ils ne pourront plus fonctionner avec la seule vente de billets de train, mais qu'il faudra compléter cette offre par d'autres services de proximité (ex. vente de croissants, de journaux,...). Des synergies doivent être trouvées. La vente de titres de transport doit devenir quelque chose de complémentaire. Par ailleurs, il devrait être possible pour l'utilisateur d'acheter son billet de train ailleurs que dans un guichet traditionnel (ex. librairies, papeteries).
- D'une manière générale, plusieurs membres de la Commission sont d'avis qu'une nouvelle conception des transports en commun s'avère nécessaire. Si tous sont d'accord pour dire que beaucoup de progrès ont été réalisés au cours des dernières années, ils font également valoir qu'il reste encore à faire pour améliorer l'attractivité des transports en commun luxembourgeois, notamment au niveau du confort et de l'information des usagers. Ce n'est qu'à ce prix que les usagers seront incités à recourir au transport public plutôt qu'à leurs voitures privées. Suite à ces remarques, les représentants gouvernementaux expliquent notamment que les CFL sont en train de mettre en place un système d'informations par panneaux à affichage dynamique. Les premiers résultats devraient être disponibles dès 2012.

3. 6262 Projet de loi portant transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier pour les conducteurs indépendants

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

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi 6262, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de transposer la directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. D'après l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2 de cette directive, celle-ci s'applique aux conducteurs indépendants à compter du 23 mars 2009.

Dans son avis du 28 novembre 2006 relatif au projet de loi 5559 portant transposition de la directive 2002/15/CE précitée, le Conseil d'Etat avait recommandé d'intégrer immédiatement

les conducteurs indépendants dans ledit projet de loi. Cependant, étant donné que le Conseil d'Etat avait, dans le même avis, recommandé d'intégrer les dispositions du projet de loi 5559 dans le Code du travail et que ce dernier ne s'applique pas aux indépendants, le Gouvernement a pris la décision d'élaborer un projet de loi à part.

Entre-temps, la Commission européenne avait procédé à une analyse de la situation des conducteurs indépendants et annoncé la publication d'un rapport. Le Gouvernement avait donc décidé d'attendre les conclusions de la Commission. En octobre 2008, la Commission européenne a publié son rapport qui concluait d'exclure les (vrais) conducteurs indépendants. Par conséquent, la Commission a présenté le même jour une proposition de directive qui visait à exclure les conducteurs indépendants du champ d'application de la directive 2002/15/CE tout en veillant à ce que les faux indépendants restent couverts. Lors de sa séance du 16 juin 2010, le Parlement européen a rejeté en première lecture la proposition de la Commission, suite à quoi cette dernière a retiré sa proposition, rendant ainsi définitivement applicable l'article 2, paragraphe 1, alinéa 2, de la directive 2002/15/CE. Le projet de loi 6262 transposera donc cette directive pour les chauffeurs indépendants.

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de loi, il convient de retenir les points suivants :

- les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs ont été fixées uniformément au niveau européen, et ce dans le but d'améliorer la sécurité routière et les conditions de travail des conducteurs professionnels ainsi que d'assurer une concurrence loyale dans le secteur des transports routiers. Elles ne doivent pas être confondues avec les règles relatives au temps de travail ;
- le projet de loi est axé sur les articles L.214-1 et suivants du Code du travail afin de mettre en place, autant que faire se peut, les mêmes règles pour les conducteurs salariés et les conducteurs indépendants ;
- il est difficile de comprendre que des limites de temps de travail puissent être imposées aux travailleurs indépendants, d'autant plus que les contrôles du respect de ces dispositions seront quasiment impossibles à effectuer.

Les membres de la Commission conviennent d'approfondir les discussions relatives au projet de loi sous rubrique, lorsque l'avis afférent du Conseil d'Etat sera disponible.

4. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6211³.

Suite à cette présentation, les représentants des groupes parlementaires *déi gréng* et DP demandent à ce que, au plus tard lors des discussions en séance publique, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures fournisse des informations et des statistiques sur la situation spécifique du Luxembourg, y incluant les données relatives au trafic.

Le projet de rapport est adopté, avec l'abstention du groupe parlementaire *déi gréng*.

La Commission propose le modèle de temps de parole n°1 pour les discussions en séance plénière.

5. COM (2011) 14 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur l'évaluation intermédiaire de l'Entreprise commune SESAR et de l'avancement de la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent le document sous rubrique, qui est une évaluation de l'Entreprise commune SESAR.

Le programme SESAR (ou Single European Sky ATM Research) est un programme visant à fournir à l'Europe des systèmes performants de gestion du trafic aérien en modernisant les systèmes actuels. Le programme SESAR est le pilier technologique du programme Ciel Unique ; il se découpe en trois phases :

- la phase de définition (de 2004 à 2008) qui a délivré un plan directeur définissant le contenu, le développement et le déploiement des systèmes de prochaine génération ;
- la phase de développement (de 2008 à 2015) qui doit produire la nouvelle génération de systèmes définie dans la première phase ;
- la phase de déploiement (de 2013 à 2020 et au-delà) qui verra la production en masse de ces nouveaux systèmes et la mise en œuvre des nouvelles infrastructures de gestion de trafic composées d'éléments harmonisés et interopérables assurant une grande efficacité du transport aérien européen.

Le programme SESAR est donc à l'heure actuelle dans sa phase de développement gérée par l'entreprise commune SESAR (SESAR Joint Undertaking ou SJU), premier partenariat public-privé pour la gestion du trafic aérien instauré comme organisme de l'UE. La mission de la SJU est de procéder à la modernisation du système européen de gestion du trafic aérien en coordonnant et en concentrant tous les efforts de recherche et de développement de l'UE.

En application du règlement sur la SJU, la Commission a procédé à une première évaluation intermédiaire de la SJU en 2010. La conclusion générale de cette première évaluation est que la SJU a obtenu de bons résultats au cours de la période considérée en ce qui concerne la mise en place et le développement de son organisation ainsi que l'exécution des tâches qui lui ont été confiées. Il ressort aussi que les parties prenantes de la SJU sont, en règle générale, satisfaites de ses prestations.

Bien qu'il soit trop tôt pour évaluer l'efficacité globale de la SJU, il ressort des progrès accomplis pendant la période considérée que le modèle SJU s'est avéré plus efficace pour la phase de développement de SESAR que ne l'aurait été la mise en œuvre dans le cadre d'un appel d'offres de R&D traditionnel. La SJU s'est montrée très efficace pour réunir les parties prenantes concernées et coordonner les efforts de recherche sur la gestion du trafic aérien dans l'UE. Les données collectées montrent également que la SJU fonctionne de manière efficace en ce qui concerne les procédures internes de fonctionnement et de gestion.

*

La présentation de ce document ne soulève pas de question de la part des membres de la Commission.

6. Divers

Les représentants du Ministère du Développement durable et des Infrastructures présentent le document joint en annexe du présent procès-verbal, document reprenant les points qui seront discutés lors du Conseil « Transports » du 31 mars prochain. A la demande de certains membres, cette note sera également transmise pour information à la Commission de l'Enseignement supérieur, de la Recherche, des Media, des Communications et de l'Espace, étant donné que le programme GALILEO est du ressort de cette Commission.

Les membres de la Commission du Développement durable demandent également à être tenus au courant des avancées éventuelles dans le cadre de la réforme du premier Paquet ferroviaire.

La prochaine réunion aura lieu le 30 mars 2011 à 10h30.

Luxembourg, le 28 mars 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

CHAMBRE DES DEPUTÉS COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE – 23 MARS 2011

CONSEIL « TRANSPORTS » DU 31 MARS 2011 À BRUXELLES

La première réunion ministérielle formelle sous présidence hongroise se tiendra le 31 mars 2011 et sera dominée par les points liés à Galileo et au transport maritime.

Le dossier le plus sensible actuellement traité au sein des instances préparatoires, la refonte du premier paquet ferroviaire, sera complètement absent de ce Conseil. La présidence hongroise l'avait inscrit à l'ordre du jour provisoire initial mais a préféré retirer ce point, malgré les efforts considérables qu'elle y consacre. Elle semble viser l'adoption d'un texte de compromis au second Conseil des ministres des transports qui est fixé au 16 juin et se tiendra au Luxembourg. Un ordre du jour simplifié du Conseil de juin se trouve en annexe.

A noter également que les propositions de directives sur la taxation des poids lourds (*eurovignette*), respectivement sur la facilitation des sanctions transfrontières des infractions routières sont en phase de négociation avec le Parlement européen et sont gérées au niveau des instances préparatoires.

PROGRAMMES EUROPÉENS DE RADIONAVIGATION PAR SATELLITE

GALILEO – décision sur les règles d'accès au service public réglementé *- orientation générale*

Les négociations sur une décision d'encadrement du PRS (*public regulated service*) qui est destiné aux autorités publiques ont pu aboutir à un compromis qui repose sur un consensus à l'exception de la Commission qui maintient ses réserves liées à plusieurs éléments de la décision.

Les éléments principaux de cette décision portent sur les principes généraux d'accessibilité illimitée des États membres, du Conseil et de la

Commission partout dans le monde au PRS et de la liberté pour chaque État membre de décider d'utiliser ou non ce service, la désignation d'une autorité compétente et les mesures conditionnant la fabrication des receveurs et le contrôle des exportations.

Le dossier devra ensuite être négocié avec le Parlement européen.

GALILEO et EGNOS – examen à mi-parcours des programmes

- *conclusions du Conseil*
- *débat d'orientation*

La Commission a présenté une communication sur l'évaluation à mi-parcours de la mise en place des programmes européens Galileo et EGNOS. Le Conseil réagit à ce document par des conclusions. La mise en place de Galileo a pris encore un retard supplémentaire et le système européen de radionavigation sera pleinement opérationnel seulement en 2019 et devrait coûter 1,9 milliards de plus que prévu (ainsi que 800 millions par année pour les opérations à partir de 2014/2015).

La présidence hongroise a réussi à dégager un consensus sur un projet de conclusions que la Coreper a agréé sans discussion. Elle a ajouté à l'ordre du jour un débat d'orientation en parallèle à l'adoption de conclusions ce qui est inhabituel et peu utile car elle n'a pas fourni de questions pour guider un tel débat.

Dans ses conclusions le Conseil confirme ses engagements dans le cadre des programmes GNSS mais exige que les coûts soient mieux contenus à l'avenir. La Commission, en tant que gérant des programmes, est invitée à examiner les possibilités de réaliser des économies.

Le Luxembourg devra veiller à ce que de telles économies ne se fassent pas au détriment de la qualité de haut niveau du système et des services offerts. Les entreprises luxembourgeoises impliquées fournissent justement une contribution répondant aux spécificités techniques les plus exigeantes.

AVIATION – RELATIONS EXTÉRIEURES

OACI – décision de signature et d'application provisoire d'un memorandum of cooperation entre l'Union et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

- adoption de la décision

La Commission a négocié un *Memorandum of Cooperation* (MoC) pour formaliser et améliorer la coopération entre l'Union européenne, représentée par la Commission, et l'OACI. Par cet accord est notamment instauré un comité joint dans lequel la Commission et le secrétariat de l'OACI peuvent se rencontrer régulièrement.

Le texte de la décision fait l'objet d'un consensus.

SUISSE – décision autorisant la Commission à engager des négociations pour modifier l'accord aérien de l'Union européenne avec la Suisse

- adoption de la décision

Le Conseil octroie à la Commission un mandat pour négocier avec la Suisse pour amender l'accord existant par des dispositions concernant le cabotage aérien.

Le texte de la décision fait l'objet d'un consensus.

DIVERS

Deux points sous divers sont à relever.

La Commission présentera son Livre blanc sur la politique européenne des transports pour les 10 prochaines années.

Elle informera en outre les ministres sur les négociations avec le Brésil pour un accord aérien qui a pu être paraphé et pourrait être signé au Conseil du 16 juin 2011.

Les prochaines rencontres ministérielles au niveau européen en 2011

Conseil à Luxembourg, le jeudi 16 juin 2011

Dossiers principaux pour le MDDI:

- éventuelle adoption de la refonte du premier paquet ferroviaire,
- débat d'orientation sur la Livre Blanc sur l'avenir des transports 2011-2020,
- adoption des décisions de signature, d'application provisoire et de conclusion de l'accord aérien entre l'UE et le Brésil,
- adoption des décisions de signature et de conclusion d'un accord d'adhésion de l'UE à l'OTIF, organisation internationale pour le droit en matière ferroviaire,
- adoption de conclusions en réponse à une communication de la Commission sur le programme de navigation intérieure NAIADES,
- (éventuellement) adoption d'un mandat d'autorisation pour un accord aérien UE-Moldavie,
- (éventuellement) adoption de la décision de signature d'un traité de transports (surtout routier) avec les pays des Balkans occidentaux.

Les dates des rencontres ministérielles sous présidence polonaise sont fixées provisoirement tel qu'il suit:

Conseil informel en Pologne, le lundi et mardi, 5 et 6 septembre 2011

Cette rencontre portera sur la révision des politiques du réseau transeuropéen de transports (RTE-T). A noter qu'un Conseil informel a eu lieu en Hongrie les 7 et 8 février et le même thème.

Conseil à Luxembourg, le jeudi 6 octobre 2011

Conseil à Bruxelles, le lundi 12 décembre 2011