



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 29 juin 2011

##### ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 8, 10 et 15 juin 2011
2. 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
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
  - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf
  - Désignation d'un rapporteur
- 6288 Projet de loi relative aux déchets
  - Désignation d'un rapporteur
- 6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007
  - Désignation d'un rapporteur
- 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
  - Désignation d'un rapporteur
5. COM (2011) 217 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance
  - Examen du document
6. COM (2011) 370 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives

2004/8/CE et 2006/32/CE  
- Examen du document

7. Divers

\*

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

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

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

M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 8, 10 et 15 juin 2011**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 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 le Rapporteur rappelle brièvement les objectifs du projet de loi sous rubrique. Pour tout détail, il est prié de se référer au procès-verbal de la réunion du 23 mars 2011.

Les membres de la Commission examinent ensuite l'avis du Conseil d'Etat du 7 juin dernier et entérinent les décisions suivantes quant au libellé des articles de la future loi :

**Article 1<sup>er</sup>**

Cet article se lit comme suit :

***Art. 1er. Champ d'application***

*La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants professionnels participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de*

*l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite.*

L'article 1<sup>er</sup> dispose que la loi s'appliquera aux conducteurs indépendants participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative au temps de conduite, donc le règlement (CE) n° 561/2006 ou, à défaut, l'accord AETR. Sont exclus notamment les transports effectués au moyen de véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas les 3,5 tonnes ou encore le transport de personnes au moyen d'un véhicule de 9 places au maximum, y compris celle du conducteur.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le terme « *professionnels* », alors que la définition du conducteur indépendant reprise à l'article 2 ne vise que les professionnels.

La commission parlementaire suit cette remarque et l'article se lira donc :

### **Art. 1er. Champ d'application**

*La présente loi s'applique aux conducteurs indépendants ~~professionnels~~ participant à des activités de transport routier couvertes par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou à défaut, par la loi du 6 mai 1974 portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), telle qu'elle a été amendée par la suite.*

### **Article 2**

L'article 2 reprend les définitions de l'article 3 de la directive 2002/15/CE. Il se lit comme suit :

#### **Art. 2. Définitions**

*Au sens de la présente loi on entend par*

*(1) Temps de travail: toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le conducteur indépendant est à son poste de travail, à la disposition du client et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités, autres que les tâches administratives générales qui ne sont pas directement liées au transport spécifique en cours.*

*(2) Temps de disponibilité:*

*– les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le conducteur indépendant n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.*

*Sont notamment considérés comme temps de disponibilité, les périodes pendant lesquelles le conducteur indépendant accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train, ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation.*

*Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le conducteur indépendant.*

*– pour les conducteurs indépendants conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.*

*(3) Poste de travail:*

*– le lieu où se situe l'établissement principal du conducteur indépendant ainsi que ses divers établissements secondaires, qu'ils coïncident ou non avec le siège social ou l'établissement principal,*

*– le véhicule que le conducteur indépendant utilise lorsqu'il effectue des tâches, et*

*– tout autre endroit où sont effectuées les activités liées à l'exécution du transport.*

*(4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence*

*communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.*

*(5) Personne exécutant des activités mobiles de transport routier: tout conducteur indépendant qui exécute de telles activités.*

*(6) Semaine: la période qui commence à zéro heure le lundi et prend fin à vingt-quatre heures le dimanche.*

*(7) Période de vingt-quatre heures: tout intervalle de cette durée qui débute avec la reprise du travail après une période de repos hebdomadaire ou journalier.*

*(8) Période nocturne: la période comprise entre zéro heure et cinq heures.*

*(9) Travail de nuit: tout travail accompli durant la période nocturne.*

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation particulière à formuler, dans la mesure où son argumentation développée dans son avis du 28 novembre 2006 sur le projet de loi portant 1. transposition de la directive 2008/15/CEE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 relatif à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier; 2. modification du Code du travail, a été respectée.

Cependant, il attire l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que la définition du conducteur indépendant n'a pas été transposée de façon complète. En effet, la définition reprise au point e) de l'article 3 de la directive 2002/15/CE, précisant que le conducteur qui ne satisfait pas aux critères définissant le conducteur indépendant bénéficie des droits et obligations tels que prévus pour les travailleurs mobiles, ne figure pas à l'article 2 en projet. Le Conseil d'Etat insiste dès lors à ce que les auteurs complètent ladite définition par cet ajout. La Chambre des Salariés, ainsi que plusieurs membres de la Commission, font écho à cette remarque de la Haute Corporation.

Suite à un bref échange de vues et tout en étant consciente de sa marge de manœuvre réduite du fait de la nécessité de transposer fidèlement la directive européenne, la Commission du Développement durable décide de donner suite à la remarque de la Haute Corporation et de libeller comme suit la définition du conducteur indépendant figurant à l'article 2 point (4) :

*(4) Conducteur indépendant: toute personne dont l'activité professionnelle principale consiste à effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route contre rémunération au sens de la législation communautaire sous couvert d'une licence communautaire ou de toute autre habilitation professionnelle pour effectuer lesdits transports, qui est habilitée à travailler à son propre compte et qui n'est pas liée à un employeur par un contrat de travail ou par toute autre relation de subordination de travail, qui dispose de la liberté nécessaire pour l'organisation de l'activité visée, dont les revenus dépendent directement des bénéfices réalisés et qui est libre d'entretenir, à titre individuel ou en coopération avec d'autres conducteurs indépendants, des relations commerciales avec plusieurs clients.*

*Les conducteurs qui ne satisfont pas à ces critères sont soumis aux mêmes obligations et bénéficient des mêmes droits que ceux prévus pour les travailleurs mobiles par le Code du Travail.*

### **Article 3**

L'article 3 se lit comme suit :

#### **Art. 3. Durée de travail**

(1) La durée de travail hebdomadaire moyenne normale calculée sur une période de référence d'un mois est de quarante-huit heures.

Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La demande du conducteur indépendant doit être motivée et accompagnée d'un plan d'organisation du travail au sens de l'article L.211-7 du Code du Travail, qui couvre en principe l'ensemble de la période de référence demandée.

Dans ce cas la durée hebdomadaire de travail peut être portée à soixante heures à condition que la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine ne soit pas dépassée.

Le ministre prend sa décision après consultation des organisations patronales concernées, qui doivent rendre leur avis endéans un mois après réception de la demande transmise par le ministre. A défaut, le ministre peut prendre une décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

Au cas, où le ministre ne prend pas de décision dans un délai de trois mois qui suit la réception de la demande, celle-ci est réputée accordée.

(2) Dans le cas de transports internationaux de voyageurs autres que les services réguliers, les dispositions de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos prévalent, pour autant que la durée de travail hebdomadaire moyenne, calculée sur un mois ne dépasse pas quarante-huit heures.

(3) Pour la computation de la durée de travail du conducteur indépendant au sens de la présente loi sont prises en compte toutes les activités mobiles liées au transport routier, donc aussi celles effectuées sur des véhicules ne tombant pas dans le champ d'application de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos, ainsi que toutes les activités non mobiles qui ne constituent pas des activités directement liées au transport routier.

Le paragraphe (1) de l'article 3 définit les limites hebdomadaires de la durée de travail. Le principe de la durée hebdomadaire de travail est de 48 heures sur une période de référence d'un mois. Une période de référence de six mois au maximum peut être accordée sur demande par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La durée hebdomadaire de travail peut en pareil cas être portée à soixante heures à condition de ne pas dépasser la limite maximale de quarante-huit heures en moyenne par semaine. Le ministre doit prendre sa décision, après consultation des organisations patronales concernées. L'avis en question devra être remis dans le mois de la demande, et la décision ministérielle dans les trois mois. Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans le délai lui imparti, l'autorisation est réputée accordée. Dans son avis du 7 juin 2011, le Conseil d'Etat se demande s'il est opportun de laisser un délai si long au ministre, dans une matière relativement anodine, et où le demandeur attend une décision. Il suggère donc un délai global d'un mois à accorder au ministre, y compris l'avis à demander aux organisations patronales. La Commission décide de suivre cette suggestion. Ainsi, les alinéas (5) et (6) du paragraphe (1) de l'article 3 se liront :

Le ministre prend sa décision endéans un mois qui suit la réception de la demande, après consultation des organisations patronales concernées. Le cas échéant, le ministre prend sa décision, nonobstant le défaut d'avis des organisations patronales.

Au cas où le ministre ne prend pas de décision dans un délai d'un mois qui suit la réception de la demande, celle-ci est réputée accordée.

Le paragraphe (2) traite du cas spécifique des transports internationaux de personnes.

Le paragraphe (3) concerne le calcul de la durée de travail afin de tenir compte des prestations de travail qui ne font pas directement partie des activités mobiles de transport routier.

#### **Article 4**

L'article 4 prévoit une pause obligatoire au plus tard après 6 heures de prestation de travail continues, mobiles ou non. Cette pause peut être divisée en plusieurs périodes d'au moins 15 minutes chacune. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures signale qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article : la référence à l'article 2, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 2, paragraphe (1). De la sorte, l'article 4 devra se lire :

#### **Art. 4. Temps de pause**

*Sans préjudice du niveau de protection prévu par la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ou, à défaut, par l'accord AETR, la personne exécutant des activités mobiles de transport routier ne peut en aucun cas exécuter les activités visées à l'article 2, paragraphe (2 1), et à l'article 3, paragraphe (3) pendant plus de six heures consécutives sans pause.*

*Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.*

*Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.*

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

#### **Article 5**

L'article 5 limite le temps de travail quotidien pendant la période nocturne à 10 heures par 24 heures. En ce qui concerne d'éventuelles dérogations, le présent projet tient compte de l'observation du Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en prévoyant que les modalités doivent être fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

#### **Art. 5. Travail de nuit**

*Dès que le conducteur indépendant est appelé à effectuer du travail de nuit, le temps de travail quotidien ne dépassera pas dix heures pour chaque période de vingt-quatre heures.*

*Il ne peut être dérogé à cette limite qu'en cas de circonstances exceptionnelles et que pour des motifs objectifs ou techniques ou pour des raisons relatives à l'organisation du travail, selon les modalités fixées par règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'Etat.*

#### **Article 6**

L'article 6 transpose le point b) de l'article 9 de la directive qui dispose que le temps de travail doit être enregistré tout en tenant compte de la diversité des moyens d'enregistrement. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article. Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures signale qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le libellé de cet article : la référence à l'article 3, paragraphe (2) est erronée. Il faut en effet se référer à l'article 3, paragraphe (3). Ainsi, l'article 6 sera libellé comme suit :

#### **Art. 6. Registre**

*Le conducteur indépendant tient à jour un registre du temps de travail où toutes les heures prestées au sens de l'article 3, paragraphe (2 3) sont reprises.*

*Les feuilles d'enregistrement, ainsi que le registre du temps de travail précité, ainsi que les données téléchargées à partir de l'unité embarquée, la carte de conducteur et leur version*

*imprimée, le cas échéant, les sorties imprimées, les tableaux de service et les feuilles de route sont conservés au moins deux ans après la période couverte.*

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat pour lui notifier le redressement de cette erreur matérielle.

## **Article 7**

L'article 7 prévoit que les dispositions contraires à la future loi sont réputées nulles et non écrites. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

### **Art. 7. Dispositions moins favorables**

*Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions de la présente loi est réputé nul et non écrit.*

## **Article 8**

L'article 8 charge l'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale du contrôle de la future loi. Bien qu'il s'agisse de contrôler des dispositions relatives au droit du travail, l'Inspection du Travail et des Mines ne peut pas être chargée du contrôle, étant donné que la future loi ne couvre que des indépendants et non des salariés. Le Conseil d'Etat n'a pas de remarque à formuler au sujet de cet article qui se lira :

### **Art. 8. Organes de contrôle**

*L'Administration des Douanes et Accises et la Police grand-ducale sont chargées du contrôle de l'application de la présente loi.*

## **Article 9**

L'article 9 prévoit les sanctions tant pour le conducteur indépendant que pour les tierces personnes en innovant par une chaîne de responsabilité. Le libellé de l'article tient compte de l'observation formulée par le Conseil d'Etat dans son avis du 28 novembre 2006 précité en ne sanctionnant que des fautes personnelles. Le Conseil d'Etat propose de rayer sous 1) le point 3 qui fait double emploi avec les infractions et sanctions prévues au point 2. La Commission décide de suivre cette remarque et de libeller comme suit l'article sous rubrique :

### **Art. 9. Sanctions**

*Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251.– à 20.000.– euros ou d'une de ces peines seulement:*

*1) le fait de tout conducteur indépendant*

*1. de s'être rendu coupable du non-respect des dispositions relatives aux limites maxima de durée de travail et à la computation de la durée de travail fixées à l'article 3 de la présente loi;*

*2. de s'être rendu coupable de la violation des dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;*

~~*3. de ne pas avoir respecté les dispositions relatives au temps de pause de l'article 4 et au travail de nuit à l'article 5 de la présente loi;*~~

*4. de ne pas avoir observé les dispositions sur la tenue des registres et informations tel que prévu à l'article 6 de la présente loi;*

*2) le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordres, de donner, en connaissance de cause, à tout transporteur routier de voyageurs ou de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions qui auront provoqué aux infractions visées au point 1) ci-dessus.*

*Ces peines peuvent être portées au double du maximum en cas de récidive dans un délai de deux ans.*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 6 juillet prochain.

### **3. 6171 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

Monsieur le Président-Rapporteur présente son projet de rapport pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6171<sup>7</sup>. Suite à son exposé, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 juillet 1999 portant nomenclature et classification des établissements classés sera finalisé sous peu et présenté à la Commission du Développement durable, qui demande à Monsieur le Ministre délégué de faire son possible afin de mettre ce texte à disposition de la Chambre encore avant les débats en séance publique ;
- le groupe parlementaire *déi gréng* rappelle qu'il a introduit une demande d'organiser une réunion jointe au sujet des nouvelles dispositions en relation avec l'installation des émetteurs d'ondes électromagnétiques, suite à l'application du règlement grand-ducal du 5 mai 2011 modifiant nomenclature et classification des établissements classés ; il insiste vivement pour que cette réunion ait lieu dans les plus brefs délais ;
- il est précisé que les installations photovoltaïques feront partie des établissements nouvellement repris dans la nomenclature. Les représentants du Ministère informent que cet ajout a été opéré sur demande de l'ITM, et ceci suite au décès d'un pompier allemand lors d'un incendie impliquant des capteurs solaires photovoltaïques. Ces établissements seront classés en classe 4.

Le projet de rapport est ensuite adopté, le groupe *déi gréng* s'abstenant. La commission parlementaire propose le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

### **4. 6287 Projet de loi relatif à la construction du Lycée technique Gilsdorf**

#### **6288 Projet de loi relative aux déchets**

#### **6290 Projet de loi portant approbation du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, signé à Luxembourg, le 23 février 2007**

#### **6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières**

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi 6287. Dans le contexte de ce projet, il est fait référence à une prise de position du Mouvement Ecologique qui revendique d'attendre que les résultats de la *Strategische Umweltprüfung* (SUP) soient disponibles avant que le projet de loi ne soit discuté en Commission. Pour rappel, le Mouvement Ecologique est d'avis que la décision d'implanter le Lycée technique à Gilsdorf, au lieu de choisir comme site l'axe central de développement entre Ettelbruck et Diekirch, est une mauvaise décision.



Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi 6288.

Monsieur Marc Spautz est désigné Rapporteur du projet de loi 6290.

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi 6295.

**5. COM (2011) 217 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance**

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique, qui est un rapport sur la mise en œuvre du programme énergétique européen pour la relance (PEER).

Ce programme est l'une des principales initiatives prises par l'UE en réaction à la crise économique et financière de 2008. Il cofinance une série de projets dans le domaine de l'énergie en vue de soutenir les dépenses en capital dans l'économie européenne tout en contribuant à la réalisation des objectifs essentiels des politiques menées par l'UE dans les domaines de l'énergie et du climat. Dans les trois secteurs considérés (infrastructures énergétiques, éoliennes en mer et projets de captage et stockage du carbone), les travaux ont commencé et des investissements sont réalisés. En outre, le champ d'application du PEER a été étendu en permettant que les fonds non engagés soient alloués à des projets dans les secteurs de l'efficacité énergétique et des sources d'énergie renouvelables.

Suite à la présentation de ce document, est brièvement évoqué le projet *Nabucco*, qui est un projet de gazoduc reliant l'Iran et les pays de la Transcaucasie à l'Europe centrale. Ce projet est soutenu par l'UE et permettrait de diversifier les sources d'approvisionnement énergétique de l'Europe, afin de dépendre de manière plus restreinte du gaz fourni par la Russie via notamment le projet de gazoduc *South Stream*.

**6. COM (2011) 370 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE**

Le document sous rubrique est une proposition de directive relative à l'efficacité énergétique et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE.

Pour rappel, l'UE s'est fixé l'objectif d'obtenir 20 % d'économies d'énergie primaire en 2020 et en a fait l'un des cinq grands objectifs de la stratégie « Europe 2020 » pour une croissance intelligente, durable et inclusive. Or, les estimations les plus récentes de la Commission suggèrent que l'UE parviendra à la moitié seulement de l'objectif de 20 % pour cette date. Le Conseil européen et le Parlement européen ont donc demandé à la Commission d'adopter une nouvelle stratégie en matière d'efficacité énergétique en vue d'agir de manière résolue pour exploiter le potentiel considérable qui existe.

La présente proposition chevauche le champ d'application de deux directives : la directive 2004/8/CE sur la cogénération et la directive 2006/32/CE sur les services énergétiques. Etant donné qu'aucune des deux directives n'a permis d'exploiter pleinement le potentiel d'économies d'énergie, il est proposé de les abroger à la date d'entrée en vigueur de la nouvelle directive.

La présente proposition s'articule autour des points suivants :

- l'obligation légale, pour les Etats membres, d'établir des plans d'économie d'énergie : les entreprises de distribution d'énergie ou de vente d'énergie au détail seront tenues de réaliser chaque année, au niveau des consommateurs finaux, des économies d'énergie représentant 1,5 % de leurs ventes en volume, par la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique, telles que l'amélioration du système de chauffage, l'installation de double vitrage ou l'isolation du toit. Alternativement, les Etats membres pourront proposer d'autres dispositifs d'économie d'énergie, par exemple des programmes de financement ou des accords volontaires, conduisant aux mêmes résultats, mais n'imposant pas d'obligation aux entreprises de distribution ou de vente d'énergie ;
- au niveau du secteur public : les organismes publics favoriseront la pénétration sur le marché de produits et services économes en énergie, par l'obligation légale qui leur incombera d'acheter des bâtiments, produits et services à faible consommation d'énergie. Ils devront en outre réduire progressivement la consommation d'énergie dans leurs propres locaux en faisant réaliser chaque année les travaux de rénovation requis, qui devront couvrir au moins 3 % de la surface au sol totale ;
- au niveau des consommateurs : les consommateurs seront en mesure de mieux gérer leur consommation d'énergie grâce à un accès aisé et gratuit aux données relatives à leur consommation en temps réel et à leur historique de consommation, établies à l'aide de compteurs plus précis. La facturation devrait être basée sur la consommation réelle, calculée à partir des données fournies par les compteurs ;
- au niveau des entreprises : les PME seront encouragées à se soumettre à des audits énergétiques et à diffuser les bonnes pratiques, tandis que les grandes entreprises seront tenues de procéder à un audit de leur consommation d'énergie, censé les aider à déceler où des économies d'énergie sont possibles ;
- la proposition de directive prévoit également un contrôle du niveau d'efficacité des nouvelles capacités de production d'énergie, ainsi que l'établissement de plans nationaux en matière de chauffage et de climatisation comme base de planification saine et efficace des infrastructures de chauffage et de climatisation, y compris avec récupération de la chaleur perdue ;
- au niveau du transport et de la distribution de l'énergie, il s'agit de réaliser des gains d'efficacité énergétique en imposant aux régulateurs nationaux de tenir compte de critères en la matière dans leurs décisions, notamment lorsqu'ils approuvent les tarifs de réseaux.

\*

Les membres de la commission parlementaire considèrent qu'il serait intéressant d'organiser une réunion jointe avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire afin d'approfondir l'examen de ces deux documents européens et de procéder à un échange de vues plus global sur la problématique de l'efficacité énergétique.

## **7. Divers**

Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre explique que le Conseil Environnement qui s'est tenu le 21 juin dernier a notamment débattu des questions-clés concernant la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050,

présentée par la Commission au mois de mars 2011. Il explique que les débats ont été très tendus et qualifie de décevantes les conclusions relatives à la feuille de route. Ces conclusions reprennent l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95 % en 2050 par rapport à 1990 et reconnaissent l'importance de mettre en œuvre une économie à faible intensité de carbone. Par ailleurs, le Conseil est d'avis que les objectifs de réduction fixés dans le document de la Commission, à savoir -40% par rapport à 1990 en 2030, -60% en 2040 et -80% en 2050, constituent une bonne base de travail afin de mettre en œuvre la stratégie de l'Union européenne. Cependant, et c'est ce point qui pose problème, ces conclusions n'ont été acceptées que par 26 Etats membres. La Pologne a affiché une opposition ferme à tout engagement au-delà d'une réduction de 20%. Cette prise de position est, de l'avis de Monsieur le Ministre, d'autant plus regrettable qu'elle intervient alors que Varsovie prendra la présidence de l'Union au 1er juillet 2011 et présidera à ce titre la délégation européenne qui se rendra à Durban en Afrique du Sud pour la prochaine Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. L'opposition du Gouvernement polonais risque donc de fait de geler toute discussion autour de la réévaluation de l'objectif européen pour 2020 et ce refus signifie qu'aucune action ne pourra être adoptée pendant six mois. Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à un bref échange de vues sur les implications de la prise de position polonaise, notamment en ce qui concerne la période post-Kyoto et sur l'opportunité de mettre en place une simple prolongation du Protocole de Kyoto, étant entendu qu'un nouvel accord international impliquant davantage de pays ne sera pas signé d'ici 2012. Ils conviennent de débattre en détail de cette question, ainsi que de la problématique des émissions de CO2 dans le secteur de l'aviation, au cours d'une prochaine réunion

\*

Messieurs Eugène Berger et Fernand Boden assisteront à la 17ème Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui se tiendra à Durban en décembre prochain.

\*

A la demande du groupe *déi gréng*, le Ministère du Développement durable et des Infrastructures fournira aux membres de la commission parlementaire des informations sur l'évolution du dossier relatif au réseau Natura 2000 à Bascharage.

\*

Au cours de la prochaine réunion, qui aura lieu le 6 juillet 2011, les membres de la Commission se prononceront sur le projet de rapport relatif au projet de loi n°6262. Seront en outre examinées les considérations relatives à l'énergie et à l'environnement qui ont été publiées dans le cadre des recommandations du Conseil concernant le programme national de réforme du Luxembourg pour 2011.

\*

Monsieur le Président informe en outre qu'une réunion jointe entre la Commission du Logement, la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire et la Commission du Développement durable a été convoquée pour le 14 juillet prochain. Il y sera procédé à un échange de vues avec des représentants de la Chambre des Salariés, du Mouvement Ecologique et de la Caritas en vue de la présentation d'une étude au sujet de la politique de logement durable.

Luxembourg, le 1er juillet 2011

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden