



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

P.V. DEVDU 48

## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 17 juillet 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 15 avril 2013 et des 3 et 4 juillet 2013
2. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 315 : Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'UE

COM (2013) 316 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE

*Les dossiers précités relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 14 juin 2013 et prend fin le 9 septembre 2013*

COM (2013) 442 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions sur la mise en œuvre de l'initiative « Matières premières »

*Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité*

COM (2013) 471 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché des équipements sous pression (Refonte)

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 1er juillet 2013 et prendra fin le 26 septembre 2013*

COM (2013) 478 : Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil - Évaluation finale du règlement (CE) n°614/2007 concernant l'instrument financier pour l'environnement (LIFE+)

*Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité*

COM (2013) 480 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des

émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n°525/2013

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 1<sup>er</sup> juillet 2013 et prend fin le 25 septembre 2013*

COM (2013) 449 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la facturation électronique dans le cadre des marchés publics

*Le document précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 1<sup>er</sup> juillet et prend fin le 26 septembre 2013*

COM (2013) 453 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des Régions - La passation électronique de bout en bout des marchés publics comme moyen de modernisation de l'administration publique

*Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité*

COM (2013) 479 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des Régions - Prise en compte des émissions du secteur des transports maritimes dans les mesures de réduction des gaz à effet de serre de l'Union

*Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité*

COM (2013) 496 : Proposition de règlement du Conseil relatif à l'entreprise commune « Bio-industries »

*Le document précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Les dates du contrôle n'ont pas encore été communiquées*

COM (2013) 503 : Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n°219/2007 du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) en ce qui concerne la prolongation de la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024

*Le document précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Les dates du contrôle n'ont pas encore été communiquées*

COM (2013) 505 : Proposition de règlement du Conseil relatif à l'entreprise commune Clean Sky 2

*Le document précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Les dates du contrôle n'ont pas encore été communiquées*

COM (2013) 516 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 concernant les transferts de déchets

*Le document précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Les dates du contrôle n'ont pas encore été communiquées*

COM (2013) 523 : Rapport de la Commission au Parlement européen et au

Conseil - Rapport annuel 2013 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n°300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

*Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité*

3. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, M. Ali Kaes, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer

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

M. Claude Franck, Mme Françoise Kuth, M. Claude Pauly, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Camille Gira, Mme Josée Lorsché

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 15 avril 2013 et des 3 et 4 juillet 2013**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. Examen des documents européens suivants:**

**COM (2013) 315 : Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'UE**

**COM (2013) 316 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE**

**COM (2013) 442 : Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions sur la mise en œuvre de l'initiative « Matières premières »**

**COM (2013) 471 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché des équipements sous**

pression (Refonte)

COM (2013) 478 : Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil - Évaluation finale du règlement (CE) n°614/2007 concernant l'instrument financier pour l'environnement (LIFE+)

COM (2013) 480 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n°525/2013

COM (2013) 449 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la facturation électronique dans le cadre des marchés publics

COM (2013) 453 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des Régions - La passation électronique de bout en bout des marchés publics comme moyen de modernisation de l'administration publique

COM (2013) 479 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des Régions - Prise en compte des émissions du secteur des transports maritimes dans les mesures de réduction des gaz à effet de serre de l'Union

COM (2013) 496 : Proposition de règlement du Conseil relatif à l'entreprise commune « Bio-industries »

COM (2013) 503 : Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n°219/2007 du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) en ce qui concerne la prolongation de la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024

COM (2013) 505 : Proposition de règlement du Conseil relatif à l'entreprise commune Clean Sky 2

COM (2013) 516 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 concernant les transferts de déchets

COM (2013) 523 : Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil - Rapport annuel 2013 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n°300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

Le document COM (2013) 315 est une proposition de décision concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'UE, tandis que le document COM (2013) 316 est une proposition de règlement ayant pour objet d'introduire dans le système de réception par type des véhicules à moteur une obligation d'installation d'un système eCall embarqué.

Partant du constat qu'en 2011, environ 30.000 personnes ont été tuées et plus de 1,5 million blessées lors d'accidents survenus sur les routes européennes et que la sécurité routière se doit d'être l'un des éléments majeurs de la politique des transports, les instances européennes se déclarent déterminées à réduire le nombre d'accidents de la route, à atténuer les conséquences des accidents lorsqu'ils surviennent et à améliorer l'efficacité des services d'urgence et des soins médicaux post-accidentels.

Dans ce contexte, l'UE estime que le service eCall peut contribuer de manière significative à la diminution du nombre de victimes de la route et à la limitation de la gravité des blessures provoquées par les accidents de la route. Ainsi, alors que la mise en œuvre harmonisée d'un service eCall interopérable dans toute l'Union est à l'ordre du jour de la Commission européenne depuis 2005, elle est dorénavant devenue une action prioritaire pour l'amélioration de la sécurité routière et le déploiement des systèmes de transport intelligents en Europe.

Afin que, d'ici 2015, tous les véhicules de l'Union soient équipés du service eCall, trois sortes de mesures devront être concrétisées :

- l'installation d'un système spécifique dans les véhicules,
- la capacité des opérateurs de réseau de téléphonie mobile à transmettre des messages dans un format donné,
- la capacité des centres de réception des appels d'urgence à traiter ces messages.

Le système ne pourra être opérationnel que si ces trois éléments sont présents simultanément.

Le système eCall présente les avantages suivants :

- réduction du nombre de tués,
- réduction de la gravité des blessures,
- réduction des coûts liés aux encombrements provoqués par les accidents. Cela tient à une meilleure gestion des accidents, chaque accident étant immédiatement notifié aux centres de réception des appels d'urgence et pouvant de ce fait être communiqué au centre de gestion de la circulation approprié, qui peut à son tour informer immédiatement les autres usagers de la route et ainsi contribuer à diminuer le nombre d'accidents secondaires,
- facilitation des services de sauvetage et renforcement de la sécurité des équipes de sauvetage lors de l'extraction d'occupants coincés dans les véhicules, car les données minimales requises fourniront notamment des informations sur le type de carburant utilisé,
- réduction des équipements d'appels de secours en bord de route, car chaque usager de la route aura la possibilité de lancer un appel d'urgence depuis son véhicule.

A la suite de la présentation des documents sous rubrique par un représentant du Ministère, les membres de la commission parlementaire saluent ces initiatives législatives européennes et concluent au respect du principe de subsidiarité.

\*

Le document COM (2013) 442 est un rapport de la Commission européenne sur la mise en œuvre de l'initiative « Matières premières », dont un résumé détaillé, rédigé par les responsables gouvernementaux, est repris en annexe du présent procès-verbal.

Le rapport sous rubrique mentionne qu'un Partenariat d'innovation européen (PIE) sur les matières premières a été lancé en octobre 2012. Ce partenariat devra atteindre plusieurs objectifs concrets d'ici à 2020, et notamment :

- mettre sur pied jusqu'à dix actions pilotes innovantes, telles que des usines de démonstration pour la prospection, l'extraction, le traitement, la collecte et le recyclage ;
- élaborer des produits de substitution pour au moins trois applications des matières premières essentielles ;
- développer un réseau de centres de recherche, d'enseignement et de formation sur la gestion durable des matières premières ;
- utiliser des instruments normalisés de l'UE pour recenser les ressources et réserves existantes ;
- adopter un système de modélisation dynamique mettant en regard l'évolution de l'offre et de la demande avec les réserves disponibles et achever l'analyse du cycle de vie ;
- garantir une stratégie européenne volontariste, sur le plan bilatéral et multilatéral.

En outre, un plan de mise en œuvre stratégique sera élaboré. Ce plan devra être achevé au plus tard en juillet 2013, de façon à ce qu'il puisse être appliqué au plus vite. Le plan de mise en œuvre stratégique sera suivi, en septembre 2013, d'une communication de la Commission qui présentera, entre autres, ses actions en faveur du PIE, notamment sur le plan des priorités de financement dans les domaines de la recherche et de l'innovation et en ce qui concerne le cadre réglementaire et stratégique.

\*

Le document COM (2013) 471 est une proposition de directive relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché des équipements sous pression. Les représentants gouvernementaux ayant informé les membres de la Commission du Développement durable que le document sous rubrique ne relève pas de leurs compétences, ledit document n'a pas été examiné.

\*

Le document COM (2013) 478 est une communication de la Commission relative à l'évaluation finale du règlement (CE) n°614/2007 concernant le programme pour l'environnement LIFE+. Le résumé détaillé de cette communication, rédigé par les responsables gouvernementaux, est repris en annexe du présent procès-verbal.

Pour rappel, le programme LIFE+ est le seul instrument financier de l'Union ayant pour unique objet la mise en œuvre de la politique européenne dans le domaine de l'environnement. Dans une communication de décembre 2011, la Commission a proposé d'allouer 3,2 milliards d'euros pour la période 2014-2020 à un nouveau programme pour l'environnement et pour le climat. Ce nouveau programme s'appuiera sur les avancées du programme LIFE+ actuel, mais sera modifié de manière à avoir des retombées plus importantes, à gagner en simplicité et à offrir davantage de souplesse, dans le cadre d'un budget renforcé.

Le sous-programme « Environnement » soutiendra les efforts déployés dans les domaines suivants :

- le domaine « Environnement et utilisation rationnelle des ressources », qui sera axé sur des solutions plus innovantes pour une meilleure mise en œuvre de la politique de l'environnement et pour l'intégration des objectifs environnementaux dans les autres secteurs ;

- le domaine « Biodiversité », au titre duquel seront élaborées et mises en œuvre des bonnes pratiques dans le but de stopper le processus d'appauvrissement de la biodiversité, tout en maintenant la priorité accordée au soutien en faveur des sites Natura 2000, notamment grâce aux projets intégrés compatibles avec les cadres d'actions prioritaires des États membres ;
- le domaine « Gouvernance et information en matière d'environnement », qui favorisera non seulement la réalisation de campagnes de sensibilisation, mais aussi le partage des connaissances, la diffusion des bonnes pratiques et une application plus rigoureuse des règles en vigueur.

Le sous-programme « Action pour le climat » couvrira les domaines suivants :

- le domaine « Atténuation du changement climatique », qui sera axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- le domaine « Adaptation au changement climatique », qui sera axé sur l'augmentation de la résilience au changement climatique ;
- le domaine « Gouvernance et information en matière de climat », qui sera axé sur le renforcement de la sensibilisation, de la communication, de la coopération et de la diffusion en ce qui concerne les mesures ayant trait à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci.

\*

Le document COM (2013) 479 est une communication de la Commission sur la prise en compte des émissions du secteur des transports maritimes dans les mesures de réduction des gaz à effet de serre de l'Union, tandis que le document COM (2013) 480 est une proposition de règlement concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports maritimes. Les résumés détaillés de ces deux documents, rédigés par les responsables gouvernementaux, sont repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, la communication note qu'au niveau de l'UE, le transport maritime international est le seul mode de transport non encore pris en compte dans les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les émissions de GES du transport maritime représentent aujourd'hui 4% des émissions de GES de l'UE et devraient sensiblement augmenter à l'avenir à cause de la croissance du commerce mondial. Si le transport maritime peut encore être considéré comme moins polluant comparativement à d'autres modes de transport, les avancées technologiques enregistrées dans les autres secteurs, la dépendance excessive au pétrole et les appels pressants de l'opinion publique en faveur d'une réduction, non seulement des émissions de CO<sub>2</sub> mais aussi de l'empreinte environnementale au sens large sont autant d'arguments qui démontrent la nécessité d'agir dans ce secteur.

L'UE marque nettement sa préférence pour une approche mondiale sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), qu'elle considère comme étant l'instance la plus appropriée pour réglementer les émissions du secteur des transports maritimes. Malgré la lenteur des débats menés jusqu'à présent au sein de l'OMI et l'urgence à agir pour prévenir les conséquences négatives pour le climat, l'UE déclare qu'elle continuera à œuvrer en faveur d'une action internationale pour la réduction des émissions de GES des navires.

La proposition de règlement se fonde sur les mesures envisagées dans les enceintes internationales, tout en demeurant fidèle aux objectifs que l'UE s'est fixés dans le cadre de sa politique de lutte contre le changement climatique. Ainsi, compte tenu des évolutions enregistrées au niveau international, l'adoption d'une approche progressive pour la mise en œuvre des mesures de l'UE est envisagée par la Commission européenne, qui propose donc

la mise en place d'un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions sur la base de la consommation de combustible. Ce système garantira l'exactitude des informations relatives aux performances d'un navire sur le plan des émissions de CO<sub>2</sub>. Dans cette optique, la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions sont effectuées par les navires, sur la base de leur consommation de combustible. Les émissions de CO<sub>2</sub> sont publiées de manière à encourager l'amélioration de l'efficacité énergétique.

Suite à la présentation de ces deux documents, il est procédé à un bref échange de vues mettant en relation les propositions relatives au secteur maritime avec les problèmes rencontrés actuellement dans le secteur de l'aviation, suite à l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission puis à la décision de la Commission européenne de reporter l'application du régime aux vols en provenance et à destination de l'Europe jusqu'à l'Assemblée générale de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) à l'automne 2013.

\*

Le document COM (2013) 449 est une proposition de directive relative à la facturation électronique dans le cadre des marchés publics, alors que le document COM (2013) 453 est une communication de la Commission relative à la passation électronique de bout en bout des marchés publics comme moyen de modernisation de l'administration publique.

Malgré les efforts déployés pour promouvoir l'utilisation de la facturation électronique et en dépit des nombreux avantages reconnus à cette dernière, il faut constater que le secteur public de l'Union européenne s'y est montré assez peu réceptif. En outre, de nombreux problèmes sont dus à la multiplicité des normes de facturation électronique dans l'UE et à leur absence d'interopérabilité. En effet, les États membres qui ont pris la décision d'encourager l'emploi de la facturation électronique ou de le rendre obligatoire ont souvent mis au point leurs propres solutions techniques, basées sur une norme nationale distincte, ne faisant qu'aggraver le problème de l'interopérabilité en augmentant encore le nombre de nouvelles normes sur le marché. Il en résulte que le niveau excessif de complexité et d'insécurité juridique, de même que les coûts de fonctionnement accrus que doivent supporter les entreprises peuvent constituer des obstacles à l'accès au marché dans le cadre des marchés publics transfrontières. Partant de ces différents constats, la proposition de directive poursuit les objectifs suivants :

- réduire la complexité et améliorer la clarté et la sécurité juridique pour les agents économiques en leur permettant de transmettre des factures selon des normes qui leur seront familières et qui seront largement acceptées,
- réduire les coûts de fonctionnement pour les agents économiques participant à des marchés publics transfrontaliers, tels que les coûts engendrés par la nécessité de s'adapter à de multiples systèmes de facturation électronique.

La Commission est en effet d'avis que s'il existait une norme européenne interopérable et communément acceptée, mener des activités économiques à l'étranger serait moins complexe et les entreprises jouiraient d'une plus grande sécurité juridique. Cela permettrait également de réduire les coûts qu'engendre la nécessité de s'adapter à de nombreuses normes différentes de facturation électronique. La Commission se propose d'éliminer les problèmes d'interopérabilité entre normes nationales et de confier au Comité européen de normalisation la mission d'élaborer une nouvelle norme européenne de facturation électronique, norme commune qui permettrait de résoudre le problème de l'interopérabilité pour toutes les entreprises ayant affaire à des pouvoirs adjudicateurs adhérant aux nouvelles règles. La Commission européenne souhaite rendre l'acceptation des factures électroniques respectant cette nouvelle norme européenne obligatoire endéans les 48 mois après l'entrée en vigueur de la directive.

La communication de la Commission part du constat que, dans le contexte actuel d'assainissement budgétaire, la gestion des marchés publics revêt une importance primordiale. L'achat public de fournitures, de travaux et de services représentant 19% du PIB de l'UE, une gestion plus efficace des marchés publics permettrait d'améliorer sensiblement l'efficacité générale des dépenses publiques. En effet, selon une étude récente, la passation électronique des marchés pourrait permettre de réduire de 6% à 13,5% les dépenses totales relatives aux marchés publics.

La passation électronique de bout en bout des marchés publics ne consiste pas à mettre en œuvre un projet informatique qui ne ferait que reproduire les processus basés sur le support papier. Elle est l'occasion de repenser entièrement la manière dont l'administration publique est organisée. La passation électronique de bout en bout des marchés publics peut donc contribuer à la réalisation des objectifs de croissance durable de la stratégie Europe 2020.

Pour concrétiser les avantages considérables offerts par la passation électronique de bout en bout des marchés publics, il est essentiel de mettre en place, au niveau européen, un cadre juridique efficace. La Commission invite par conséquent les États membres et le Parlement européen à adopter au plus tôt sa nouvelle proposition relative à la facturation électronique dans le cadre des marchés publics. Ceci serait un signal politique clair de leur détermination à accomplir la transition. Les effets bénéfiques ne pourront néanmoins être obtenus que si les États membres mettent en place des stratégies pour guider la transition et résoudre les difficultés opérationnelles.

Comme indiqué dans l'intitulé de la communication, la passation électronique de bout en bout des marchés publics sera un moyen de modernisation de l'administration publique. En effet, après réalisation de la passation électronique des marchés publics, rendant possible la remise électronique des offres, la facturation électronique sera un nouveau chantier. Cependant la Commission espère que, par cette initiative, d'autres démarches de la phase administrative des marchés publics, tel l'archivage, seront modernisées et dématérialisées.

Une mise en pratique efficace de la facturation électronique en matière de marchés publics implique d'éviter la dématérialisation de la seule facturation. En effet, si par la suite les documents sont imprimés pour être transmis aux diverses autorités tels le contrôleur financier ou à la Cour des Comptes, la passation électronique des marchés publics ne gagnerait en aucun cas en efficacité. Ce constat implique que toute la comptabilité de l'Etat soit modernisée, que l'archivage électronique sécurisé soit réalisé et que des standards précis soient définis.

Les membres de la commission parlementaire saluent la proposition de la Commission européenne tout en se posant la question du rôle du Département de la Simplification administrative dans un tel dossier, qui dépasse de très loin les compétences du Département des Travaux publics. Ils se demandent en outre si les délais pourront être respectés à l'échelle européenne et si les problèmes de l'interopérabilité des signatures électroniques pourront être résolus.

\*

Le document COM (2013) 496 est une proposition de règlement relatif à l'entreprise commune « Bio-industries ». Le résumé détaillé de ce document, rédigé par les responsables gouvernementaux, est repris en annexe du présent procès-verbal.

Au cours des sept prochaines années, plus de 22 milliards d'euros seront investis par la Commission européenne, les États membres et les entreprises de l'UE pour stimuler

l'innovation dans les secteurs qui fournissent des emplois de grande qualité. La majeure partie des fonds ira à cinq partenariats public-privé actifs dans les domaines suivants :

- médicaments innovants,
- industrie aéronautique,
- bio-industries,
- piles à combustible à hydrogène,
- électronique.

Ces partenariats de recherche renforceront la compétitivité de l'industrie européenne dans des secteurs qui fournissent déjà plus de 4 millions d'emplois. Ils permettront également de s'attaquer efficacement aux grands défis de société auxquels le marché seul ne fournit pas de solution assez rapide, comme la réduction des émissions de carbone ou la mise au point de la prochaine génération d'antibiotiques. Le paquet propose aussi d'étendre le champ d'application d'une initiative visant à grouper les investissements dans la recherche et l'innovation en matière de gestion du trafic aérien afin de soutenir la mise en œuvre du « ciel unique européen ».

Les bio-industries font l'objet du document sous rubrique, qui constate que ces dernières peuvent contribuer de manière significative à la réalisation d'une croissance intelligente, durable et inclusive en Europe d'ici à 2020 et à celle de la transition vers une économie à faible intensité de carbone d'ici à 2050. En particulier, un recours plus étendu aux bio-raffineries peut permettre de réduire la dépendance de l'économie européenne par rapport aux ressources fossiles et contribuer à réaliser les objectifs de l'UE en matière de changement climatique et d'énergie.

Le fort potentiel de croissance des bio-industries pourrait conduire à une croissance économique et une création d'emplois fortes d'ici à 2020 et au-delà, si l'Europe parvient à conserver et à améliorer sa compétitivité dans ce domaine. Étant donné l'impact que pourraient avoir les bio-industries pour l'Europe sur le plan environnemental, économique et social, il serait important de réaliser les objectifs suivants :

- contribuer à développer une économie durable à faible intensité de carbone reposant sur une utilisation plus rationnelle des ressources ;
- accroître la croissance économique et l'emploi, en particulier dans les zones rurales, en implantant des bio-industries durables et compétitives soutenues par des bio-raffineries avancées alimentées en biomasse durable ;
- concevoir des technologies permettant de produire, à partir de la biomasse disponible en Europe, de nouveaux éléments constitutifs chimiques, matériaux et produits de consommation, et éviter ainsi l'utilisation de ressources fossiles ;
- concevoir des modèles commerciaux intégrant les acteurs économiques dans toute la chaîne de valeur, de la fourniture de biomasse aux usines de bio-raffinage jusqu'aux consommateurs de biomatériaux, de bioproduits chimiques et de biocarburants, y compris en créant de nouvelles interconnexions multisectorielles et en soutenant les pôles interindustriels ;
- implanter des bio-raffineries pionnières capables de déployer les technologies et les modèles commerciaux nécessaires aux biomatériaux, aux bioproduits chimiques et aux biocarburants et démontrer que leurs atouts en termes de coûts et de performances les rendent compétitives par rapport aux solutions fossiles.

\*

Le document COM (2013) 503 est une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n°219/2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR, « *Single European*

*Sky Air Traffic Management Research* »). Il a pour objet de prolonger la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024.

Le règlement (CE) n°219/2007 précité dispose en effet que le programme SESAR cessera d'exister le 31 décembre 2016, puisque la contribution financière de l'Union à la phase de développement de l'entreprise commune est limitée à la période couverte par les perspectives financières de l'Union pour 2007-2013. Le règlement prévoit cependant la possibilité pour le Conseil de réexaminer la portée, la gouvernance, le financement et la durée de l'entreprise commune sur la base des progrès réalisés pendant la phase de développement.

Vu la nécessité de poursuivre, au-delà de 2016, les travaux de recherche et d'innovation en matière de gestion du trafic aérien, la proposition législative sous rubrique vise à prolonger la durée d'existence de l'entreprise commune au-delà de 2016.

Suite à une question afférente, il est précisé que la Commission européenne propose d'affecter au programme SESAR un montant maximal de 600 millions d'euros pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2014 au 31 décembre 2020. Ce montant est indicatif, car il dépend de l'issue des négociations en cours sur le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020 et des négociations avec les partenaires privés.

Les membres de la commission parlementaire sont d'avis que la proposition législative sous rubrique respecte le principe de subsidiarité.

\*

Le document COM (2013) 505 est une proposition de règlement relatif à l'entreprise commune Clean Sky 2.

Comme déjà évoqué ci-dessus (voir résumé du document COM (2013) 496), au cours des sept prochaines années, plus de 22 milliards d'euros seront investis dans l'UE pour stimuler l'innovation dans cinq secteurs innovants, et notamment dans le secteur de l'industrie aéronautique. Il est ici proposé d'étendre le champ d'application d'une initiative visant à grouper les investissements dans la recherche et l'innovation en matière de gestion du trafic aérien afin de soutenir la mise en œuvre du « ciel unique européen ». L'initiative vise à renforcer la compétitivité et à améliorer l'impact environnemental des technologies aéronautiques.

À l'heure actuelle, le transport aérien représente environ 7% de l'ensemble des émissions produites par le secteur des transports et environ 2% du total des émissions de CO<sub>2</sub> dans le monde, mais ces chiffres augmentent rapidement du fait de l'accroissement du trafic aérien. En 2030, le nombre de vols aura doublé en Europe par rapport à 2009.

Compte tenu de ces prévisions, les émissions vont augmenter de manière significative si aucune mesure d'atténuation n'est prise. Il est donc urgent de réduire radicalement les incidences du transport aérien sur l'environnement, si l'Europe veut pouvoir atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés dans le domaine du climat et de l'énergie.

L'industrie aéronautique européenne doit en outre de plus en plus souvent faire face, à l'échelle mondiale, à la forte pression de concurrents traditionnels ou émergents qui investissent massivement dans des programmes de recherche et de développement.

Afin de conserver sa compétitivité, l'industrie aéronautique européenne doit centrer ses efforts sur la mise au point de technologies innovantes dotées de meilleures performances

environnementales et plus économes en carburant et proposer des produits concurrentiels et de qualité. L'entreprise commune Clean Sky 2 poursuit les objectifs suivants :

- contribuer à l'achèvement des activités de recherche déjà entamées ;
- contribuer à la réalisation des objectifs de l'initiative technologique conjointe Clean Sky 2, en particulier l'intégration, la démonstration et la validation de technologies capables, d'une part, d'accroître le rendement du carburant d'aviation afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 20 à 30% par rapport aux aéronefs de nouvelle génération qui entreront en service à partir de 2014 et, d'autre part, de réduire les émissions de NO<sub>x</sub> et les émissions sonores de 20 à 30% par rapport à ces aéronefs de nouvelle génération.

Suite à une question afférente, il est précisé que la Commission européenne propose d'affecter au programme Clean Sky 2 un montant maximal de quelque 1,8 milliard d'euros.

Les membres de la commission parlementaire sont d'avis que la proposition législative sous rubrique respecte le principe de subsidiarité.

\*

Le document COM (2013) 516 est une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 concernant les transferts de déchets. Le résumé détaillé de ce document, rédigé par les responsables gouvernementaux, est repris en annexe du présent procès-verbal.

Le règlement concernant les transferts de déchets établit les exigences applicables aux transferts de déchets, tant au sein de l'UE qu'entre l'UE et les pays tiers.

Le problème qu'il convient de résoudre est la fréquence élevée des transferts illicites de déchets au départ de l'Union vers certains pays tiers qui ne respectent pas les dispositions du règlement européen sur les transferts de déchets. Il ressort des inspections effectuées dans les ports maritimes, sur les routes et dans les entreprises que, dans l'UE, environ 25% des transferts ne sont pas conformes au règlement sur les transferts de déchets.

L'abandon ou le traitement non conforme aux normes des déchets à la suite d'un transfert illicite ont souvent des répercussions considérables sur l'environnement et la santé. Les déchets éliminés de manière inappropriée ou non traités peuvent engendrer de graves problèmes environnementaux et sanitaires pour les populations situées à proximité de la zone d'élimination.

Le règlement actuel sur les transferts de déchets ne contient aucune disposition particulière concernant les modalités d'exécution des inspections. Par conséquent, il existe de grandes disparités entre les États membres. Certains ont mis en place des systèmes d'inspection complets et performants qui ciblent les transferts de déchets soit dans les ports soit sur les sites des producteurs et des collecteurs de déchets, tandis que d'autres rencontrent d'importantes difficultés pour appliquer la réglementation et ne disposent pas des structures et des ressources adéquates pour contrôler les flux de déchets et effectuer des inspections. Cette situation pousse les exportateurs de déchets illicites à choisir d'expédier leurs déchets en passant par les États membres qui effectuent le moins de contrôles.

Les États membres ont tout intérêt à ce que le contrôle de l'application du règlement sur les transferts de déchets soit efficace dans les autres États membres. En effet, les déchets acheminés vers des pays tiers sont souvent initialement transportés au sein de l'Union. Par conséquent, un contrôle de l'application insuffisant dans certains États membres entraîne un surcroît de travail pour les autorités de contrôle d'autres États membres. Par ailleurs, il se peut que les entreprises qui cherchent à éviter les États membres dans lesquels le

règlement sur les transferts de déchets est correctement mis en œuvre transportent les déchets vers des États membres où l'application dudit règlement est insuffisante, parce que les risques de se faire prendre sont moindres. Il apparaît dès lors nécessaire d'adopter des procédures d'inspection harmonisées dans l'Union.

Suite à une question afférente, il est précisé que le Luxembourg a mis en place un mécanisme de contrôle très strict et fonctionnant de manière adéquate.

Les membres de la commission parlementaire sont d'avis que la proposition législative sous rubrique respecte le principe de subsidiarité.

\*

Le document COM (2013) 523 est un rapport annuel pour 2013 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n°300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Ce rapport conclut qu'un degré élevé de sûreté est assuré dans l'UE. Les inspections de la Commission ont révélé un niveau légèrement accru de respect des principales dispositions réglementaires.

Pour ce qui est des mesures traditionnelles, les déficiences constatées dans le domaine de l'inspection/filtrage du personnel et du fret découlaient généralement de problèmes liés au facteur humain. D'autres cas de non-conformité constatés en rapport avec les mesures supplémentaires mises en œuvre en vertu du nouveau cadre juridique constitué par le règlement (CE) n°300/2008 étaient liées aux contrôles de sûreté des fournitures destinées aux aéroports, aux patrouilles aéroportuaires, au renouvellement des certificats des opérateurs qui utilisent certains équipements de sûreté ainsi qu'au fret et au courrier à haut risque.

Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont dans l'ensemble fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspecteurs confirment l'importance d'un régime d'inspection rigoureux pour l'UE et d'un contrôle de qualité suffisant à l'échelon des États membres.

Sur le plan législatif d'autres dispositions d'exécution détaillées ont été adoptées en 2013 afin de garantir une mise en œuvre harmonisée du règlement (CE) n°300/2008 et mieux répondre aux menaces nouvelles ou existantes.

### **3.**            **Divers**

Alors qu'au cours de la réunion du 4 juillet dernier, les membres de la Commission du Développement durable avaient envisagé de rédiger un avis motivé ou un avis politique relatif aux documents COM (2013) 408, COM (2013) 409 et COM (2013) 410 faisant partie du paquet « Ciel unique », ils décident dorénavant de surseoir à cette initiative.

Luxembourg, le 26 juillet 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## ANNEXE Documents européens

### **I. COM (2013) 442 Rapport « matières premières »**

Soucieuse de préserver la compétitivité de ses entreprises et de ses industries innovantes, la Commission européenne a lancé, en 2008, une initiative « matières premières » afin d'assurer un accès durable, et à des coûts raisonnables, aux ressources non énergétiques et non agricoles. Dans un rapport publié en juin 2010 (et réactualisé en 2011), elle a établi, avec l'aide d'experts, une liste de 14 matières premières « critiques », qu'elle s'engage à mettre à jour régulièrement pour tenir compte des évolutions sur les marchés mondiaux et des progrès technologiques. Ce qui lui permet d'avoir une meilleure visibilité sur l'état de sa dépendance. La liste sera actualisée au moins tous les trois ans.

Indispensables aux secteurs « High Tech » et aux énergies vertes, ces matières présentent un risque de rupture d'approvisionnement, soit parce qu'il n'existe pas encore de procédés de substitution ou de recyclage viables, soit parce que leur production est concentrée entre les mains d'un nombre restreint de pays, pour la plupart économiquement ou politiquement instables.

Les entreprises européennes doivent également payer le prix de la rareté, dans un contexte d'accroissement de la demande de matières premières tirée par les pays émergents (demande accrue).

D'autre part, alors que l'offre a du mal à suivre la demande mondiale, l'adoption de mesures protectionnistes, telles que des quotas d'exportation, par certains pays richement dotés en ressources naturelles, vient encore renchérir les coûts d'approvisionnement (volatilité des prix).

La stratégie de la Commission européenne, publiée dans une communication le 2 février 2011, vient renforcer l'initiative 'matières premières' de 2008 et s'articule autour de trois piliers : le premier consiste à développer une diplomatie des matières premières pour garantir un accès durable et équitables sur les marchés mondiaux; le second porte sur le potentiel d'extraction de l'Union européenne; le troisième concerne le recyclage et vise une meilleure utilisation des ressources. Partant du principe que « des ressources naturelles clés comme les matières premières, les métaux [...] ont été utilisées [...] comme si elles étaient inépuisables », la Commission a publié, le 20 septembre 2011, une *feuille de route* pour « Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » : faire plus avec moins, consommer différemment. La stratégie thématique de 2005 pour la prévention et le recyclage des déchets tente de réduire les déchets et d'intensifier le recyclage grâce à une nouvelle approche fondée sur l'ensemble du cycle de vie. Dans sa communication de 2011, la Commission a proposé de revoir cette stratégie en vue de mettre au point des bonnes pratiques en matière de collecte et de traitement des flux de déchets essentiels, notamment ceux qui comportent des matières premières préjudiciables pour l'environnement.

### **II. COM (2013) 478 Communication « évaluation finale du règlement (CE) no 614/2007 LIFE »**

L'objectif général de LIFE+ (2007-2013 ; enveloppe financière de 2,17 milliards d'euros) est de contribuer à la mise en œuvre, à l'actualisation et au développement de la politique et du droit communautaires en matière d'environnement, notamment à la prise en compte de l'environnement dans d'autres politiques, et de participer ainsi au développement durable. Ainsi, LIFE+ appuie la mise en œuvre du 6ème Programme d'action pour l'environnement, y compris les stratégies thématiques, et assure le financement de mesures et de projets à valeur ajoutée européenne dans les États membres.

LIFE+ comprend trois volets:

*LIFE+ «Nature et biodiversité»* a pour objectif de

- a) contribuer à la mise en œuvre de la politique et du droit communautaires en matière de nature et de biodiversité y compris aux niveaux local et régional, et soutenir la poursuite du développement et de la mise en œuvre du réseau Natura 2000;
- b) contribuer à la consolidation de la base de connaissances pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation de la politique et du droit communautaires en matière de nature et de biodiversité;
- c) soutenir la conception et la mise en œuvre d'approches et d'instruments en matière de suivi et d'évaluation de la nature et de la biodiversité;
- d) fournir un soutien de nature à améliorer la gouvernance environnementale.

*LIFE+ «Politique et gouvernance en matière d'environnement»* a pour objectifs de

- a) contribuer à l'élaboration et à la démonstration d'approches, de technologies, de méthodes et d'instruments novateurs pour les politiques;
- b) contribuer à la consolidation de la base de connaissances pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation de la politique et du droit en matière d'environnement;
- c) soutenir la conception et la mise en œuvre d'approches du suivi et de l'évaluation de l'état de l'environnement et des facteurs, des contraintes et des réactions ayant des incidences sur l'environnement;
- d) faciliter la mise en œuvre de la politique communautaire en matière d'environnement, en mettant tout particulièrement l'accent sur la mise en œuvre aux niveaux local et régional;
- e) fournir un soutien pour une meilleure gouvernance environnementale par une participation accrue des parties intéressées, y compris les ONG, aux consultations et à la mise en œuvre des politiques.

*LIFE+ «Information et communication»* a pour objectifs de

- a) assurer la diffusion d'informations sur les questions environnementales et la sensibilisation à ces questions, y compris en ce qui concerne la prévention des incendies de forêts;
- b) fournir un soutien pour des mesures d'accompagnement telles que des mesures d'information, des actions et campagnes de communication, des conférences et des formations, notamment sur la prévention des incendies de forêts.

Trois types d'intervention sont possibles dans le cadre de LIFE+:

- les *subventions d'action*, représentant 78 % du budget. Les subventions sont octroyées au titre des trois volets du programme suivants: «Nature et biodiversité», «Politique et gouvernance en matière d'environnement» et «Information et communication»;
- les *subventions de fonctionnement en faveur des ONG*, représentant 3 % du budget;
- les *marchés publics* pour la fourniture de services, représentant 19 % du budget.

LIFE+ s'est révélé un instrument efficace pour favoriser la mise en œuvre des priorités définies dans le 6e programme d'action pour l'environnement (6e PAE). Le programme a joué un rôle important pour donner une meilleure visibilité à la mise en œuvre de la politique et de la législation de l'Union en matière d'environnement, pour en améliorer la gouvernance

et pour y associer davantage le public. Les évaluations confirment que LIFE+ est «un instrument efficace présentant une valeur ajoutée européenne considérable».

Depuis vingt ans qu'il existe et au-delà des «bénéfices quantifiés estimés à quelque 600 millions d'EUR par an», le programme LIFE a permis:

- *d'améliorer la conservation et la remise en état* de quelque 4,7 millions d'hectares *de terres*;
- *d'améliorer la qualité de l'eau* sur une superficie d'environ 3 millions d'hectares;
- *d'offrir un air plus sain* à 12 millions de personnes environ;
- *de prévenir la production* de quelque 300 000 tonnes de *déchets* et d'en recycler 1 million de tonnes;
- *de réduire les émissions de CO2* de 1,13 million de tonnes par an.

Ces avancées ont été réalisées grâce à la mise en œuvre de près de 50 000 actions dans le cadre de projets, et notamment par l'acquisition de 194 millions d'hectares de terres pour la mise en œuvre du réseau Natura 2000, l'organisation de plus de 95 000 sessions de formation, la réalisation d'actions de communication ayant touché plus de 6,1 millions de personnes et la participation de 1,2 million d'élèves et d'étudiants.

Un accord informel relatif à la prochaine période de financement du programme LIFE (2014-2020) a été conclu à Bruxelles le 27 juin 2013. Les changements apportés concernent notamment l'introduction d'une section consacrée à la mitigation des changements climatiques et à l'adaptation à ces changements (sous –programme « action pour le climat), ainsi que la création d'une catégorie de financement intitulée «Projets intégrés» (projets de démonstration). Ces changements devraient accélérer la mise en œuvre de la législation sur l'environnement et donner ainsi plus d'ampleur aux projets grâce à la mobilisation de moyens financiers supplémentaires auprès de l'UE et de fonds nationaux et privés. Le Parlement et le Conseil doivent à présent approuver officiellement cet accord pour qu'il puisse être traduit en acte législatif.

## **LIFE + au Luxembourg**

### **Acquisition, maîtrise foncière et restauration : Sicona**

Le projet englobe 10 zones Natura et concerne 13 communes partenaires.

Le projet porte sur des prairies humides et des prairies maigres de fauche, des landes sèches et des boisements.

### **Restauration des zones humides de l'Ardenne : Fondation natur&emwelt**

Le 14 juin 2012, le comité de sélection LIFE + de la Commission Européenne a accepté un projet ambitieux de conservation de la nature. L'objectif est de poursuivre les actions de restauration de zones humides et des populations d'espèces associées.

Le projet vise la restauration d'un mosaïque d'habitats composé de friches humides, pâtures extensives et prairies fauchées tardivement afin de favoriser des espèces d'oiseaux comme le Tarier des prés et la pie-grièche écorcheur ainsi qu'un papillon appelé cuivre de la bistorte, trois espèces emblématiques de nos prairies humides ardennaises.

### **Rétablissement de l'habitat de la moule perlière (Bachmuschel): Ministères de l'Agriculture, MDDI et de l'Intérieur.**

La moule perlière, jadis une espèce très répandue, a régressé de 90% depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle. Au Luxembourg, sa distribution est aujourd'hui limitée à quelques endroits dans l'Our.

Puisque la moule perlière est très exigeante vis-à-vis de son habitat et puisqu'elle a un cycle de vie très complexe, elle est menacée par de multiples dangers (apport trop important de nutriments en provenance de surfaces agricoles et d'eaux usées insuffisamment épurées)

Le projet LIFE-Nature moule perlière essaye de trouver des solutions pour réduire ces menaces: la station d'élevage, l'amélioration des habitats de l'Our ainsi que le monitoring des populations existantes sont les piliers principaux du projet.

### **III. COM (2013) 480 Proposition de règlement « surveillance, déclaration et vérification des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports maritimes »**

La Commission européenne a proposé, le 28 juin 2013, un [projet législatif](#) qui obligera, à partir de 2018, les propriétaires de grands navires faisant escale dans les ports de l'Union européenne à surveiller et à déclarer les émissions annuelles de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) de leurs navires. Cette surveillance pourrait constituer un premier pas vers l'inclusion du [transport maritime dans le marché des quotas](#), l'une des voies proposées par l'Union européenne lors des discussions internationales. Ce projet réglementaire est d'ailleurs accompagné d'une [communication](#) dans laquelle la Commission expose sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

#### **Cibler les émissions des grands navires**

Le règlement proposé créera un cadre juridique à l'échelle de l'UE qui s'appliquera à la collecte et à la publication des données annuelles vérifiées relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> de tous les grands navires (d'une jauge brute supérieure à 5 000) faisant escale dans les ports de l'UE, indépendamment du lieu où ils sont immatriculés.

Les armateurs seront tenus de surveiller et de déclarer les quantités vérifiées de CO<sub>2</sub> émises par leurs grands navires qui effectuent des voyages à destination et en provenance de ports de l'UE, ainsi qu'entre de tels ports. Ils devront également fournir certaines autres informations, telles que des données permettant de déterminer l'efficacité énergétique des navires.

Un document de conformité délivré par un vérificateur indépendant devra être conservé à bord des navires et fera l'objet des inspections menées par les autorités des États membres.

#### **Vers un système mondial**

Le système européen est conçu comme une composante d'un système mondial. Les règles proposées vont dans le sens d'une approche progressive visant à mettre en place des normes mondiales de rendement énergétique applicables aux navires existants, conformément à la proposition des États-Unis, soutenue par d'autres membres de l'Organisation maritime internationale. Les règles de l'UE seraient adaptées aux normes mondiales dès qu'un système mondial serait mis en place.

La Commission estime que ce système de surveillance, de déclaration et de vérification (appelé MRV pour *monitoring, reporting and verification*) pourrait permettre de réduire de 2% les émissions de CO<sub>2</sub> des navires concernés, entraînant une économie pour les armateurs de 1,2 milliard d'euros par an en 2030. Pour rappel, le transport maritime représente, à l'échelle mondiale, 3% des émissions de GES et, à l'échelle européenne, 4% des émissions.

Il y a lieu d'adapter le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de

GES (règlement dit MMR). Ce texte est entré en vigueur le 8 juillet 2013. Au titre de la CCNUCC, l'Union et ses États membres sont tenus d'établir, de mettre à jour périodiquement, de publier et de mettre à la disposition de la conférence des parties des inventaires nationaux des émissions anthropiques par leurs sources et des absorptions par leurs puits de tous les gaz à effet de serre non réglementés par le protocole de Montréal de 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone adopté dans le cadre de la convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone, en recourant à des méthodologies comparables approuvées par la conférence des parties. Ce faisant, l'Union et les États membres devraient appliquer le cadre directeur des systèmes nationaux qui figure à l'annexe de la décision 19/CMP.1 de la conférence des parties à la CCNUCC agissant comme réunion des parties au protocole de Kyoto (ci-après dénommée «décision 19/CMP.1»). En outre, la décision 1/CP.16 exige la mise en place de dispositifs nationaux pour estimer les émissions anthropiques par les sources et les absorptions par les puits de tous les gaz à effet de serre non réglementés par le protocole de Montréal.

#### **IV. COM (2013) 479 Communication « prise en compte des émissions du secteur des transports maritimes dans les mesures de réduction des gaz à effet de serre »**

Au niveau de l'UE, le transport maritime international est le seul mode de transport non encore pris en compte dans les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'Union.

Dans le secteur des transports maritimes, les émissions de CO2 sont liées au combustible consommé. Une réduction des émissions de CO2 suppose une diminution de la consommation de carburant, laquelle entraîne à son tour des économies sur le coût des combustibles. Tant que les investissements nécessaires aux fins de l'efficacité énergétique pourront être compensés par les économies de combustible qui en résulteront, le secteur pourra faire des bénéfices tout en luttant contre le changement climatique.

L'OMI s'est intéressée à la question de la réduction des gaz à effet de serre dès 1997, se fondant à cet effet sur les principes de la non-application de conditions plus favorables et de la non-discrimination consacrés dans la convention MARPOL et d'autres conventions de l'OMI.

L'adoption, en juillet 2011, des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL<sup>12</sup> pour la prévention de la pollution atmosphérique causée par les navires [indice nominal de rendement énergétique (EEDI) et plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)] constitue un progrès important. Ces mesures, et en particulier l'EEDI, devraient entraîner une hausse bien moindre des émissions par rapport aux scénarios à technologie constante (+23 % d'ici à 2030 d'après l'étude menée en 2011 par l'OMI). Cependant, comme l'a confirmé la 59e session du comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI, il y a lieu de prendre d'autres mesures.

Malgré le difficile débat qui se tient dans le cadre de l'OMI au sujet de l'adoption de mesures fondées sur le marché pour réduire les émissions de GES des navires, les avancées enregistrées récemment dans la discussion sur le recours à une approche plus progressive, passant notamment par la promotion des mesures relatives à l'efficacité énergétique proposées par les États-Unis, ont été soutenues par de nombreux États. Ces évolutions, qui retiennent

toute l'attention de la Commission, pourraient offrir de nouvelles perspectives pour l'adoption de normes d'efficacité applicables aux navires existants, qui permettent de réduire les émissions et qui pourraient ultérieurement servir de base à des mesures fondées sur le marché. Dans un premier temps, il est envisagé de mettre en place un système rigoureux de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) des émissions. L'Union européenne collabore étroitement avec les États-Unis, le Japon, l'Australie, le Canada, la Russie, la Corée et d'autres États en vue d'élaborer ces nouvelles normes d'efficacité énergétique ainsi qu'un système MRV mondial.

## **V. COM (2013) 496 Proposition de règlement «entreprise commune Bio-industries»**

Au cours des sept années qui viennent, la Commission européenne, les États membres et les entreprises de l'UE investiront plus de 22 milliards d'euros pour stimuler l'innovation dans les secteurs qui fournissent des emplois de grande qualité. La majeure partie des fonds ira à cinq partenariats public-privé actifs dans les domaines des médicaments innovants, de l'industrie aéronautique, des bio-industries, des piles à combustible et de l'hydrogène, et de l'électronique.

Parmi les cinq partenariats public-privé, appelés «initiatives technologiques conjointes» (ITC) figurent les bio –industries, l'objet de cette ITC étant d'utiliser des ressources naturelles renouvelables et des technologies innovantes pour fabriquer des produits de consommation courante plus écologiques.

Les bio-industries sont des industries qui font appel aux ressources biologiques renouvelables pour la production de bioproduits et de biocarburants. La production a généralement lieu dans des bioraffineries et s'appuie souvent sur des bioprocédés.

L'objectif principal de l' ITC « bio –industries » est la transformation des parties non comestibles des plantes (par exemple, les déchets du bois et les résidus de l'agriculture et de la sylviculture) et des déchets biodégradables en bioproduits et en biocarburants.

La part des bioprocédés dans l'ensemble de la production chimique en tant que telle devrait passer de moins de 2 % en 2005 à 25 % en 2025.

Le volume total des bioproduits chimiques dans l'UE (dont font partie les bioplastiques, les biolubrifiants, les biosolvants, les biosurfactants et les matières premières chimiques) devrait croître de 5,3 % par an d'ici à 2020 pour former un marché d'une valeur de 40 milliards d'EUR générant plus de 90 000 emplois pour la seule industrie biochimique.

Jusqu'à 75 milliards de litres de bioéthanol pourraient être produits de manière durable, à un coût compétitif, d'ici à 2020, ce qui représenterait environ 15 milliards d'EUR de recettes supplémentaires pour le secteur agricole.

La proposition législative concerne la création de l'entreprise commune «Bio-industries» (EC Bio-industries), en vertu de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), aux fins de la mise en œuvre de l'initiative technologique conjointe «Bio-industries» (ITC Bio-industries).

L'EC Bio-industries devrait être créée pour une période prenant fin le 31 décembre 2024. Elle aura son siège à Bruxelles (Belgique).

Elle sera fondée par l'UE, représentée par la Commission européenne, et le consortium de bio-industries. Ses activités seront financées conjointement par ses fondateurs. La Commission et le consortium contribueront à parts égales aux frais de fonctionnement de l'EC Bio-industries. Les activités de recherche et de démonstration seront financées par des contributions apportées par les entreprises membres du consortium sous la forme de ressources monétaires et non monétaires (personnel, équipements, consommables, etc.), et par l'UE sous la forme de ressources monétaires. Le niveau de ressources de l'UE variera, conformément aux règles du programme «Horizon 2020», en fonction du type d'activité concerné.

## **VI. COM (2013) 516 Proposition de règlement « transferts de déchets »**

La Commission européenne propose des mesures destinées à lutter contre les transferts illicites de déchets qui portent atteinte à la santé humaine et à l'environnement. Elle propose une législation plus stricte sur les inspections nationales auxquelles sont soumis les transferts de déchets en vue d'harmoniser le niveau des contrôles dans l'ensemble des États membres. On estime que 25 % environ des transferts de déchets effectués par les États membres de l'Union européenne à destination de pays en développement africains et asiatiques sont contraires aux réglementations internationales. Il arrive fréquemment que ces déchets, à leur arrivée, soient abandonnés ou mal gérés, causant ainsi de graves préjudices à la santé humaine et à l'environnement.

L'initiative législative prévoit la réalisation, par les États membres, d'inspections périodiques fondées sur les risques, ainsi qu'un renforcement de la coopération entre les différentes autorités compétentes et une meilleure formation des inspecteurs. Les autorités pourront ainsi concentrer leurs contrôles sur les itinéraires, les périodes et les véhicules pour lesquels on a constaté le plus de transferts illicites. L'accent étant mis sur les points de collecte et les installations de stockage, les inspections pourront être réalisées à un stade plus précoce. La prévention en amont des exportations illicites de déchets permettra de réduire la pression qui pèse sur les points de sortie réguliers. En outre, grâce à la planification des inspections, les autorités seront mieux à même de mener des contrôles efficaces.

Les inspections sur place – qui sont un élément essentiel de la proposition – permettront de recueillir, auprès de la personne responsable d'un transfert de déchets, des données relatives à la légalité de ce transfert prouvant, par exemple, que les déchets concernés feront l'objet d'une gestion écologiquement rationnelle dans un pays tiers.

Le règlement (CE) no 1013/2006 sur les transferts de déchets interdit toutes les exportations de déchets dangereux vers des pays non membres de l'OCDE et toutes les exportations de déchets destinés à être éliminés hors de l'UE/AELE. Lorsque des transferts illicites de déchets sont décelés, les déchets doivent être rapatriés. Le règlement sur les transferts de déchets autorise les exportations de déchets non dangereux destinés à des opérations de valorisation hors de l'OCDE, mais impose aux autorités nationales de s'assurer que ces déchets seront soumis à un traitement largement équivalent à celui prévu par les règles applicables dans l'Union. Ce règlement ne contient aucune disposition spécifique concernant la planification ou les modalités de réalisation des inspections.