



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 01 décembre 2011

ORDRE DU JOUR :

1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
6. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers
- Désignation d'un rapporteur
7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval
- Désignation d'un rapporteur
8. 6357 Projet de loi relatif à la transformation et à l'extension du Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette
- Désignation d'un rapporteur

9. 6359 Projet de loi portant
 1. création d'un pacte climat avec les communes
 2. modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement- Désignation d'un rapporteur
10. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit
- Désignation d'un rapporteur
11. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
- Désignation d'un rapporteur
12. COM (2011) 571 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.
- Examen du document
13. COM (2011) 624 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRES ACCOMPLIS DANS LA REALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNES AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO (en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto)
- Examen du document
14. COM (2011) 649 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - RAPPORT ANNUEL 2010 CONCERNANT LA MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 300/2008 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE
- Examen du document
15. COM(2011) 650 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport
- Examen du document
16. COM(2011) 659 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie
- Examen du document
17. COM(2011) 676 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, A LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, A LA COUR DES COMPTES, A LA BANQUE EUROPEENNE

D'INVESTISSEMENT, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance
- Examen du document

18. COM(2011) 670 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe
- Examen du document
19. COM (2011) 688 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer
- Examen du document
20. Divers

*

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

M. Claude Frank, M. Sam Weissen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Urbany

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6346 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

2. 6347 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

3. 6348 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

4. 6349 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

5. 6351 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

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

6. 6354 Projet de loi portant exécution du règlement (UE) No 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

8. 6357 Projet de loi relatif à la transformation et à l'extension du Lycée Hubert Clement à Esch-sur-Alzette

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

**9. 6359 Projet de loi portant
1. création d'un pacte climat avec les communes
2. modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement**

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

10. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte

contre le bruit

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

11. 6368 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

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

12. COM (2011) 571 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.

Le document sous rubrique est une feuille de route recensant les secteurs économiques les plus consommateurs de ressources et proposant des instruments et des indicateurs pour guider les actions à entreprendre en Europe et dans le monde. Il s'agit d'un programme en faveur de la compétitivité et de la croissance axé sur l'utilisation de moins de ressources lors de la production et de la consommation de biens et sur la création d'entreprises et d'emplois dans des secteurs d'activité tels que le recyclage, la conception plus intelligente de produits, la recherche de matériaux de substitution et l'éco-ingénierie.

Les mesures proposées visent à transformer la production et la consommation en incitant les investisseurs à promouvoir l'innovation écologique, à stimuler l'éco-conception et l'éco-étiquetage et à encourager les organismes publics à faire des dépenses plus écologiques. Les gouvernements sont invités à alléger la fiscalité sur le travail en taxant la pollution et la consommation des ressources et à prévoir de nouvelles mesures d'incitation pour encourager les consommateurs à se tourner vers des produits plus économes en ressources. La feuille de route recommande également une adaptation des prix afin qu'ils reflètent les coûts réels de l'utilisation des ressources, en particulier sur l'environnement et la santé.

La feuille de route tend à remédier au problème de la mauvaise utilisation des ressources dans les secteurs responsables de la plus grande partie des dégâts environnementaux, à savoir les secteurs de l'alimentation, de la construction et de la mobilité, dont les effets combinés représentent entre 70 et 80 % de l'ensemble des incidences environnementales. Elle souligne également l'importance d'une gestion plus efficace des ressources naturelles dont dépend notre économie. Les pressions exercées sur des ressources telles que la biodiversité, le sol et le climat ne cessent de croître et l'incapacité de réaliser les objectifs existants pourrait se révéler désastreuse à plus long terme.

La feuille de route constitue un premier pas vers la définition d'un cadre d'action cohérent qui couvre les différents secteurs et domaines. Elle a pour objectif d'offrir une perspective stable pour la transformation de l'économie. Aux fins de sa mise en œuvre, la Commission élaborera des propositions d'action et des propositions législatives.

La feuille de route met également l'accent sur la nécessité de progresser et de mesurer les progrès. Des indicateurs fiables et facilement compréhensibles sont nécessaires pour

donner des signaux et mesurer les progrès accomplis. Deux niveaux d'indicateurs sont formulés :

- un indicateur clé provisoire, intitulé « productivité des ressources », en vue d'améliorer la performance économique, tout en réduisant la pression sur les ressources naturelles ;
- une série d'indicateurs complémentaires sur les ressources naturelles essentielles, telles que l'eau, les terres, les matières premières et le carbone, qui serviront à évaluer la consommation globale de ces ressources au sein de l'UE.

Le prochain Conseil « Environnement » adoptera des conclusions sur cette feuille de route.

13. COM (2011) 624 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRES ACCOMPLIS DANS LA REALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNES AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO (en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto)

Le document sous rubrique est un rapport de la Commission au sujet des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs assignés au titre du Protocole de Kyoto.

Dans l'ensemble, les estimations indiquent que l'UE-15 est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif de réduction de 8% des émissions totales de gaz à effet de serre (GES), qui lui a été assigné au titre de Kyoto pour la période 2008-2012. Cet objectif serait même susceptible d'être dépassé.

En 2009, les émissions totales de GES de l'UE-27 ont été inférieures de 17,4 % par rapport au niveau de 1990. Les émissions ont diminué de 7,1 % par rapport à 2008 alors que, pendant la même période, le produit intérieur brut a chuté en raison de la récession économique.

Par ailleurs, selon des données encore provisoires, les émissions de GES de l'UE-15 et de l'UE-27 ont varié de 2,3% en 2010 par rapport à 2009. D'après ces estimations, les émissions de l'UE-15 sont inférieures de 10,7% à celles de l'année de référence. Les émissions de l'UE-27 pour 2010 sont inférieures d'environ 15,5% par rapport à 1990. Entre 1990 et 2010, le PIB a varié de 39% pour l'UE-15 et de 41% pour l'UE-27, et d'environ 1,8% entre 2009 et 2010.

D'après les données d'inventaire les plus récentes (2009), les émissions totales de GES dans l'UE-15 ont baissé pour la sixième année consécutive et se sont établies à un niveau inférieur de 12,7% par rapport au niveau de l'année de référence. Alors que, depuis 1990, l'économie de l'UE-15, en termes de PIB, a connu une croissance considérable (près de 37%), ses émissions de GES ont diminué. Les émissions ont donc diminué dans l'UE-15 et l'UE-27 en dépit d'une croissance économique marquée. Cela indique qu'une dissociation entre l'augmentation des émissions de GES et la croissance du PIB a eu lieu.

En 2009, les émissions de GES de l'UE-15 ont diminué de façon significative (6,9% par rapport à 2008). Ce chiffre est nettement supérieur au recul d'environ 4% enregistré par le PIB dans l'UE-15 en raison de la récession économique. Cela prouve que la crise économique qui a frappé l'Union n'a pas entravé la transition de l'économie européenne vers une économie à faible intensité de carbone.

L'évolution globale des émissions de GES dans les Etats membres est fortement influencée par les deux plus grands émetteurs, l'Allemagne et le Royaume-Uni, qui représentent à eux deux environ un tiers des émissions totales de GES de l'UE-27. L'évolution favorable en Allemagne (- 26,3% sur période 1990-2009) est principalement due aux améliorations constantes du rendement des centrales électriques et thermiques, à l'utilisation accrue des énergies renouvelables et de la cogénération, ainsi qu'aux investissements importants en faveur de la restructuration économique des cinq nouveaux Länder après la réunification. La réduction des émissions de GES au Royaume-Uni (- 27% sur la période 1990-2009) est imputable principalement à la libéralisation des marchés de l'énergie qui a entraîné l'abandon du charbon et du pétrole au profit du gaz pour la production d'électricité, ainsi qu'aux mesures de réduction des émissions de protoxyde d'azote dans la production d'acide adipique.

En 2009, cinq Etats membres ont enregistré des émissions de GES supérieures à celles de l'année de référence, tandis que dans les vingt autres Etats membres, les émissions étaient inférieures aux niveaux de référence.

En 2009, les émissions par habitant dans l'UE-27 ont été de 9,2 tonnes équivalent CO₂. Dans l'UE-15, elles ont été légèrement plus élevées, à savoir 9,4 tonnes en moyenne par habitant. Les émissions présentent de grandes disparités selon les Etats membres, allant de 4,7 tonnes (Lettonie) à 23,7 (Luxembourg).

14. COM (2011) 649 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - RAPPORT ANNUEL 2010 CONCERNANT LA MISE EN OEUVRE DU REGLEMENT (CE) N° 300/2008 RELATIF A L'INSTAURATION DE REGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE

Le document sous rubrique est un rapport annuel de la Commission européenne relatif à la sûreté de l'aviation civile.

La Commission y conclut que, dans l'ensemble, un degré élevé de sûreté continue d'être assuré dans l'UE, mais les inspections ont révélé certaines lacunes.

Les défaillances relevées concernant le respect des exigences en matière d'inspection du personnel et des passagers et le traitement et l'inspection du fret étaient souvent dues à des facteurs humains. D'autres défauts de conformité ont été trouvés concernant les patrouilles aéroportuaires, l'évaluation des risques et l'inspection des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports.

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 Etats membres. La Commission énonce qu'elle continuera à mettre tout en œuvre pour que toutes les dispositions juridiques soient pleinement et correctement mises en œuvre, en entamant s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction.

Les incidents concernant la cargaison yéménite et les colis piégés à destination de l'UE d'octobre 2010 sont venus rappeler que l'aviation civile continue d'être la cible d'attaques utilisant des moyens nouveaux, auxquelles il faut répondre par des mesures de protection adaptées et définies en fonction du risque. Comme prévu dans le plan d'action pour la sûreté du fret aérien, la Commission a étendu son action dans ce domaine.

- 15. COM (2011) 650 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport**
- 16. COM (2011) 659 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie**
- 17. COM (2011) 676 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, A LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, A LA COUR DES COMPTES, A LA BANQUE EUROPEENNE D'INVESTISSEMENT, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance**

Ces trois documents sont examinés simultanément, car faisant tous trois partie du paquet législatif « interconnexion ».

La série de propositions pour l'interconnexion de l'Europe met en œuvre les engagements pris par la Commission européenne dans les propositions du cadre financier pluriannuel. Cette série de propositions prévoit :

- une communication intitulée « Des infrastructures européennes intégrées pour stimuler la croissance »,
- une communication sur l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020,
- une communication sur le cadre pour la prochaine génération d'instruments financiers innovants,
- une proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, (document COM (2011) 665),
- une proposition de règlement sur les orientations pour le réseau transeuropéen de transport,
- une proposition de règlement sur les orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes,
- une proposition de règlement sur les orientations pour les réseaux de télécommunications européens.

Le paquet interconnexion prévoit une enveloppe de 50 milliards d'euros pour des investissements destinés à améliorer les réseaux européens dans le domaine des transports, de l'énergie et de la technologie numérique. Pour faciliter le financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, la Commission a également adopté le mandat de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020, qui sera l'un des instruments de partage des risques sur lesquels le mécanisme pourra compter pour inciter des fonds privés à investir dans les projets. La phase pilote débutera dès l'an prochain.

Pour ce qui est de l'interconnexion dans le domaine des transports, domaine qui intéresse plus particulièrement la Commission du Développement durable, le mécanisme prévoit un investissement de 31,7 milliards d'euros pour la modernisation de l'infrastructure de transport

en Europe. Cela inclut 10 milliards d'euros du Fonds de cohésion qui sont réservés pour des projets dans le domaine des transports dans les pays de la cohésion, les 21,7 milliards d'euros restants étant mis à la disposition de tous les Etats membres pour des investissements dans l'infrastructure de transport. L'idée consiste à améliorer les liaisons entre les différentes parties de l'UE, afin de faciliter les échanges de marchandises et la circulation des personnes entre les pays.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe met l'accent sur des modes de transport moins polluants ; il élargira également le choix offert aux consommateurs quant à la manière dont ils souhaitent voyager.

En Europe, les systèmes de transport se sont traditionnellement développés selon des axes nationaux. L'UE a un rôle crucial à jouer pour assurer la coordination entre les Etats membres lors de la planification, de la gestion et du financement de projets transfrontaliers. Il est essentiel de disposer d'un réseau performant pour assurer le bon fonctionnement du marché unique et stimuler la compétitivité. La Commission a proposé la création de corridors afin de couvrir les projets transfrontaliers les plus importants. Selon les estimations, une enveloppe de 500 milliards d'euros sera nécessaire d'ici à 2020 pour réaliser un réseau européen digne de ce nom.

Le nouveau réseau central RTE-T s'appuiera sur un large réseau, au niveau régional et national. Ce dernier sera largement financé par les Etats membres, avec des possibilités de financement au niveau régional et européen, notamment au moyen d'instruments financiers innovants.

Une enveloppe de 31,7 milliards d'euros est allouée aux infrastructures de transport pour la période de financement 2014-2020 au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Cette enveloppe est destinée à encourager les Etats membres à investir davantage afin de mettre en place les interconnexions et liaisons transfrontalières difficiles, qui risqueraient autrement de ne jamais voir le jour. L'objectif est d'achever ce réseau central d'ici 2030. Les 31,7 milliards d'euros seront utilisés pour soutenir :

- des projets prioritaires de développement du réseau central, le long des dix corridors du réseau. Un petit nombre de projets à forte valeur ajoutée européenne, portant sur d'autres sections du réseau, pourront ainsi être financés ;
- le financement de projets horizontaux liés aux technologies de l'information, comme SESAR (la dimension technologique du système de gestion du trafic aérien dans le cadre du Ciel unique européen) et ERTMS (le système européen de gestion du trafic ferroviaire), qui doit être utilisé dans l'ensemble des principaux corridors de transport. Il s'agit d'une priorité particulière, car le nouveau réseau central innove aussi en renforçant les exigences de convergence des systèmes de transports, et donc d'investissement pour satisfaire aux principales normes européennes en vigueur (par exemple en ce qui concerne les systèmes communs de signalisation ferroviaire).

Du bref échange de vues subséquent à la présentation du document sous rubrique, il peut être retenu ce qui suit :

- le Luxembourg est très bien intégré dans le réseau, eu égard notamment à sa situation géographique centrale. Il est en outre parfaitement intégré au réseau rapide ;
- le paquet « interconnexion » était une priorité de la présidence polonaise, mais il s'agit d'un dossier compliqué et politiquement délicat qui ne sera vraisemblablement pas finalisé avant 2012 ;

- les documents COM (2011) 650 et COM (2011) 659 relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. La commission parlementaire conclut que ces documents ne comportent pas d'élément qui risquerait de violer le principe de subsidiarité et le droit d'agir du Luxembourg. Elle soutient totalement l'approche de la Commission européenne.

18. COM (2011) 670 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPEEN établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe

La communication sous rubrique note que le système actuellement en place en Europe pour assurer la sécurité des transports aériens se fonde principalement sur le respect d'une série de règles, sous la supervision de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et de chaque autorité nationale de l'aviation. Ces règles ont été élaborées après des années d'expérience, en tirant les leçons d'enquêtes approfondies et indépendantes sur les accidents et les incidents aériens. Ce système réactif s'est avéré efficace puisqu'il a débouché sur un bilan pour la sécurité aérienne en Europe non seulement excellent mais aussi en constante amélioration au cours des dernières décennies. Cependant, le respect de la réglementation ne suffit plus pour assurer la sécurité à mesure que le transport aérien se complexifie et que l'on découvre les limites des capacités humaines et l'impact des processus organisationnels.

La Commission constate que l'Union européenne doit s'atteler davantage au traitement systémique des risques liés à la sécurité aérienne et créer un système de gestion de la sécurité. Le système de gestion de la sécurité est un système proactif qui décèle les dangers qui menacent l'activité, évalue les risques inhérents à ces dangers et prend des mesures pour ramener ces risques à un niveau acceptable. Il procède ensuite à des vérifications pour confirmer l'efficacité de ces mesures. Le système fonctionne en continu pour que les nouveaux dangers et risques soient rapidement détectés et que les mesures soient appropriées ou révisées lorsqu'elles s'avèrent inefficaces.

Un tel système proactif à l'échelon européen devrait viser à soutenir les efforts des Etats membres et non à les remplacer. Il ne s'agit pas de déplacer la responsabilité des mesures à prendre, mais de coopérer plus étroitement pour parvenir à de meilleurs résultats. Ce système doit apporter une valeur ajoutée aux initiatives de sécurité des Etats membres en rassemblant des informations paneuropéennes pour faciliter la mise en évidence des risques affectant la sécurité aérienne partout en Europe. Il doit permettre de partager des informations et de faciliter la prise de mesures concertées. A cette fin, il dépendra évidemment de l'aide et des contributions des Etats membres et du secteur de l'aviation. C'est en s'inscrivant dans une approche collaborative que le fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité à l'échelon des Etats membres et de l'industrie bénéficiera aux Européens. Les récents événements autour des éruptions volcaniques en Europe ont démontré la valeur du travail en collaboration et de l'échange d'informations et de contributions de toutes parts pour parvenir à aborder de manière commune ce nouveau risque majeur pour la sécurité.

19. COM (2011) 688 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer

La proposition de règlement sous rubrique part du constat que la probabilité de survenance d'un accident grave sur une installation pétrolière ou gazière en mer dans les eaux européennes demeure à un niveau inacceptable. Un régime strict en matière de sécurité doit

permettre de ramener ce risque au minimum absolu. Les dommages occasionnés à l'environnement et aux économies littorales peuvent être nettement réduits si un plan d'intervention d'urgence efficace est mis en place d'avance. C'est pourquoi la Commission européenne propose un nouveau texte législatif visant à assurer que, partout dans l'UE, les activités de production pétrolières et gazières en mer respectent les normes les plus élevées au monde en matière de sécurité, de santé et d'environnement.

La proposition de règlement établit des règles claires qui concernent l'ensemble du cycle de vie des activités d'exploration et de production de pétrole ou de gaz, de la conception d'une installation à son démantèlement. Sous le contrôle des autorités de réglementation nationales, les entreprises européennes devront évaluer régulièrement les normes de sécurité applicables aux opérations en mer, et les améliorer. Cette nouvelle approche permettra d'améliorer sans cesse l'évaluation européenne des risques, par la prise en considération des nouvelles technologies et des nouveaux risques. Des obligations visant la prévention et l'intervention efficace en cas d'accident majeur sont instaurées dans ce cadre :

- les autorités compétentes des Etats membres devront s'assurer qu'elles accordent des concessions pour explorer et produire du pétrole et du gaz dans les eaux de l'UE uniquement aux exploitants qui disposent des capacités techniques et financières nécessaires pour contrôler la sécurité de leurs activités en mer et veiller à la protection de l'environnement ;
- les solutions techniques présentées par l'exploitant et qui sont critiques pour la sécurité de l'installation doivent être vérifiées par un tiers indépendant avant la mise en exploitation de l'installation, puis de façon périodique ;
- avant le début de l'exploration ou de la production, les entreprises devront élaborer, pour leur installation en mer, un rapport sur les dangers majeurs qui contiendra une évaluation des risques et un plan d'intervention d'urgence. Ces rapports seront soumis au feu vert des autorités nationales ;
- des autorités nationales compétentes indépendantes responsables de la sécurité des installations vérifieront les dispositions en matière de sécurité, de protection de l'environnement et de préparation aux situations d'urgence appliquées aux plateformes et aux opérations qui y sont menées. Si un exploitant ne respecte pas les normes minimales, l'autorité compétente l'y contraindra ou lui imposera des sanctions. En dernier recours, l'exploitant en infraction devra mettre fin à ses opérations de forage ou de production ;
- des informations comparables seront mises à la disposition de la population. Elles concerneront les niveaux de performance des entreprises ainsi que les activités des autorités nationales compétentes. Elles seront publiées sur les sites Internet des parties concernées ;
- les entreprises prépareront des plans d'intervention d'urgence sur la base de l'évaluation des risques réalisée pour leurs plateformes. Elles s'assureront de disposer des ressources nécessaires pour mettre ces plans en œuvre le cas échéant. Par ailleurs, les Etats membres tiendront pleinement compte de ces plans lorsqu'ils élaboreront des plans d'urgence nationaux. Les plans seront testés périodiquement par l'industrie et les autorités nationales ;
- les compagnies pétrolières et gazières seront pleinement responsables des dommages environnementaux occasionnés aux espèces marines et aux habitats naturels protégés. Pour les dommages causés aux eaux, la zone géographique concernée sera étendue pour couvrir toutes les eaux marines de l'UE (jusqu'à environ 370 km de la côte) et les

parties du plateau continental qui sont sous la juridiction d'un Etat membre côtier. A noter que le cadre législatif actuel de l'UE limite la responsabilité environnementale à la mer territoriale (environ 22 km depuis la côte) ;

- la Commission collaborera avec ses partenaires au niveau international pour promouvoir la mise en œuvre des normes de sécurité les plus strictes dans le monde entier ;
- les inspecteurs *offshore* des Etats membres travailleront ensemble pour assurer le partage des bonnes pratiques et contribuer à l'élaboration et à l'amélioration des normes de sécurité.

Parallèlement à cette proposition législative, la Commission propose que l'UE adhère au protocole *offshore* de la convention de Barcelone, qui vise la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant des activités d'exploration et d'exploitation.

Le dossier sous rubrique relève du contrôle du principe de subsidiarité. La commission parlementaire conclut que le document ne comporte pas d'élément qui risquerait de violer le principe de subsidiarité et le droit d'agir du Luxembourg.

20. Divers

Le prochain Conseil « Transports » aura lieu le 12 décembre prochain. A l'ordre du jour de ce Conseil figurent notamment :

- la proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte). Monsieur le Ministre interviendra sur ce point pour exprimer son désaccord avec l'approche retenue dans cette proposition ;
- la proposition de règlement modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (tachygraphe) et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil.

Le prochain Conseil « Environnement » aura quant à lui lieu le 19 décembre 2011. A l'ordre du jour de ce Conseil figurent notamment les points suivants :

- adoption de conclusions relatives à la stratégie de l'UE pour la biodiversité à l'horizon 2020 ;
- adoption de conclusions relatives à la feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources ;
- échange de vues à propos des résultats de la 17^{ème} session de la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, tenue à Durban, du 28 novembre au 9 décembre 2011.

La prochaine réunion de la Commission du Développement durable aura lieu le 7 décembre prochain.

Luxembourg, le 8 décembre 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden