



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 04 janvier 2012 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 29 novembre 2011
2. 6353 Débat d'orientation sur le rapport d'activité du Médiateur (2010-2011)
 - Rapporteur : Monsieur André Bauler
 - Examen du rapport d'activité en vue de l'adoption d'une prise de position
3. Examen des documents européens

COM (2011) 710 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2006/1126/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les permis de conduire qui intègrent les fonctionnalités d'une carte de conducteur

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité.

Le délai des huit semaines a débuté le 11 novembre 2011 et prendra fin le 6 janvier 2012.

COM (2011) 731: RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL sur la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique: le temps de la concrétisation

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

COM (2011) 828 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité.

Le délai des huit semaines a débuté le 14 décembre 2011 et prendra fin le 8 février 2012.

COM (2011) 827 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union Européenne

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité.

Le délai des huit semaines a débuté le 7 décembre et prendra fin le 1er février.

COM (2011) 824 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité.
Le délai des huit semaines a débuté le 14 décembre 2011 et prendra fin le 8 février 2012.

COM (2011) 823 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Politique aéroportuaire de l'Union européenne - résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable
Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité.

4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helminger, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Serge Wilmes remplaçant M. Marc Spautz

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures
M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

M. Georges Gehl, M. Max Nilles, Mme Josiane Pauly, M. Robert Schmit, M. Guy Staus, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Caroline Guezennec, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Marc Spautz

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. **Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 29 novembre 2011**

Le projet de procès-verbal est adopté.

2. **6353 Débat d'orientation sur le rapport d'activité du Médiateur (2010-2011)**

La Commission aborde les points soulevés par le Médiateur concernant les départements de l'environnement et des transports.

Environnement (voir pages 33 à 35 du rapport d'activité du Médiateur) :

Comme dans ses rapports précédents, le Médiateur explique avoir été surtout saisi de plaintes concernant les lenteurs excessives dans la durée de traitement des dossiers ainsi que l'absence d'informations claires et compréhensibles fournies par l'Administration.

Primes CAR-e et CAR-e plus

Quant aux lenteurs de traitement des demandes en obtention des primes CAR-e et CAR-e plus, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures explique que, depuis 2008, 27.500 dossiers ont été réceptionnés par le service compétent. Parmi ces dossiers, 6.400 n'ont pas encore pu être traités. Il souligne que les délais de traitement sont influencés par le fait que 50% des dossiers de demande d'obtention de la prime CAR-e et pratiquement 100% de ceux de la prime CAR-e plus sont incomplets au moment de leur soumission au ministère (preuve de paiement, numéro de compte, etc.) et précise que les dossiers de clients de certains garages ou sociétés de leasing sont toujours complets.

Vu que le service en charge du traitement des demandes d'obtention des CAR-e et CAR-e plus a été débordé fin 2010 – début 2011, l'équipe a été renforcée depuis (passage à 8,5 personnes). D'autre part, il est encore prévu de lui allouer 4 personnes (CDD) supplémentaires à partir du mois de mars 2012. Il est escompté que le traitement des dossiers durant actuellement 10 mois en moyenne devrait passer à 3 mois à partir de juin 2012. Ce but devrait d'autant plus être réalisé que le nombre de demandes de primes est en diminution en raison de la modification de certains seuils au mois d'août 2011.

Aides financières pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables

Monsieur le Ministre précise que les demandes d'aides portant sur les constructions nouvelles et l'assainissement énergétique sont traitées prioritairement ; leur durée de traitement est d'environ 2 respectivement de 4 mois à partir du moment où un dossier est complet. Les demandes de primes d'encouragement sont évacuées en 1 à 2 mois, celles portant sur les énergies renouvelables en 2 à 3 mois.

En ce qui concerne les demandes d'informations supplémentaires émanant du Département de l'Environnement, Monsieur le Ministre explique que, vu la complexité des dossiers, ces derniers s'avèrent souvent incomplets. Il arrive d'ailleurs fréquemment que les demandeurs sollicitent les conseils de l'administration de l'environnement dont le rôle ne se limite ainsi plus uniquement à un traitement purement administratif des dossiers.

Dans ce contexte est soulevé le problème du manque d'efficacité de certains conseillers énergétiques dont les dossiers incomplets engendrent des demandes d'informations supplémentaires de l'Administration à l'égard des demandeurs (et non des conseillers énergétiques). Le Département de l'Environnement mène actuellement des réflexions quant à une responsabilisation accrue du conseiller énergétique.

Concernant le cas de refus d'allocation d'une aide portant sur une pompe à chaleur plus efficace que celles prévues par le règlement grand-ducal du 20 avril 2009 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables, Monsieur le Ministre partage les arguments du Médiateur. Il rappelle cependant qu'au moment de l'élaboration du règlement grand-ducal en question, le ministère de l'Environnement avait proposé d'y insérer un calcul spécifique des données des pompes à chaleur. Cette proposition avait été jugée trop complexe par la Chambre des Métiers et a donc été remplacée par une liste des différentes technologies éligibles. Or, depuis l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal, de nouvelles technologies plus efficaces ont été développées. Monsieur le Ministre annonce une modification du règlement grand-ducal auquel sera rajouté le type de pompe à chaleur évoqué dans le rapport du

Médiateur. Le projet de règlement grand-ducal sera soumis au Conseil de gouvernement avant le 1^{er} février 2012. Les demandeurs lésés par les limites (illogiques) du règlement grand-ducal actuel pourront ainsi bénéficier rétroactivement de l'aide en question.

Monsieur le Ministre est conscient du fait que, vu la rapidité des évolutions techniques, un nouveau cas semblable à celui évoqué par le Médiateur peut survenir à tout moment et qu'il y a donc lieu de trouver une solution durable en la matière.

Un membre de la Commission suggère que le règlement grand-ducal soit complété par une phrase prévoyant l'éligibilité de technologies futures plus efficaces.

Quant au problème lié au refus de prendre en compte la TVA dans le calcul de l'aide étatique pour la réalisation d'une installation photovoltaïque (prévue par le règlement grand-ducal du 20 avril 2009), Monsieur le Ministre indique que le cas présenté par le Médiateur a été résolu. Il explique néanmoins que la problématique est complexe, car au cas où la TVA serait systématiquement considérée comme « coût effectif » et donc prise en compte dans le calcul de l'aide, l'administration devrait s'assurer que le demandeur n'ait pas récupéré la TVA d'une manière ou d'une autre. En effet, les particuliers, producteurs d'électricité par photovoltaïque et ayant bénéficié d'une aide dans laquelle la TVA a été prise en compte, peuvent ensuite constituer une société destinée à la vente de cette électricité, amortir leur installation du point de vue fiscal et récupérer la TVA. Il conclut qu'à l'heure actuelle la TVA est prise en compte dans le calcul des aides, mais que les demandeurs sont avertis du fait qu'en cas de récupération de la TVA d'une manière ou d'une autre, le « coût effectif » sera revu à la baisse.

Vu la complexité de la problématique liée à la TVA, un membre de la Commission suggère que cette dernière ne soit pas considérée comme « coût effectif » et, qu'en échange, le taux de subvention soit augmenté. Un autre membre de la Commission estime qu'une telle décision léserait les particuliers par rapport aux sociétés. Il propose qu'il soit procédé, au niveau du règlement grand-ducal du 20 avril 2009, à une différenciation entre particuliers et sociétés en matière de considération de la TVA comme « coût effectif ».

Le Ministre indique que l'administration s'évertue à trouver une solution adéquate.

*

Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures indique encore que des réunions entre le Médiateur et son ministère ont lieu régulièrement pour discuter des dossiers problématiques et qu'un audit de l'ensemble des aides gérées par son ministère est en cours.

Monsieur le Ministre n'accepte en aucun cas les critiques formulées par un membre du groupe politique déi gréng selon lesquelles l'administration harcèlerait parfois les demandeurs d'aides alors qu'ils agissent en faveur de l'environnement. Il rappelle que l'administration reçoit un nombre de demandes d'aides considérable et que, malgré certains délais d'attente, la plupart d'entre elles ne posent aucun problème. Les dossiers présentant des problèmes sont rares. Il conclut que les fonctionnaires sont tenus d'appliquer les règlements en vigueur.

Transports (voir pages 47 à 49 du rapport d'activité du Médiateur) :

Restrictions concernant certains titres de transport (Jumbokaart, Seniorekaart) dans les bus effectuant des trajets transfrontaliers

Plusieurs personnes, détentrices d'une Jumbokaart ou d'une Seniorekaart ayant emprunté, pour des trajets sur le territoire national, des bus effectuant des trajets transfrontaliers se sont vu adresser une amende, leurs cartes de transport n'étant pas valables dans ces bus. Le Médiateur déplore que les usagers des transports en commun ne soient pas informés des éventuelles restrictions pouvant exister concernant leur titre de transport.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures indique que les tarifs EUREGIO concernant les transports par bus entre le Luxembourg et les régions frontalières allemande et française sont le résultat de négociations entre ces trois pays et sont en vigueur depuis 2010.

L'utilisation des cartes de réduction luxembourgeoises (telles la Jumbokaart et la Seniorekaart) ne sont pas acceptées pour les trajets transfrontaliers. Les détenteurs de ces cartes n'ont cependant pas suffisamment été informés de cette restriction et Monsieur le Ministre déclare avoir demandé aux CFL d'annuler les amendes dressées à l'encontre des usagers concernés par ce cas de figure.

Monsieur le Ministre explique ensuite que les autobus effectuant des trajets transfrontaliers ne sont pas des bus de ligne et que leurs trajets ne comportent que peu d'arrêts, leur but étant d'atteindre une destination finale directement et rapidement. Ce principe doit être conservé à tout prix pour maintenir l'efficacité de ce type de transports.

Les cas soulevés par le Médiateur concernent des personnes étant montées dans un bus effectuant des trajets transfrontaliers à un endroit où ce bus s'est arrêté pour faire descendre des passagers ; en l'absence de ces passagers, le bus ne se serait pas arrêté à cet endroit. Théoriquement, les arrêts en cours de trajet de ces bus ne devraient servir qu'à débarquer des passagers et non à en embarquer de nouveaux. Monsieur le Ministre signale qu'il a cependant autorisé les chauffeurs de ces bus à accepter de nouveaux passagers lors de leurs rares arrêts.

D'autre part, des négociations avec les pays voisins sont en cours pour trouver une solution au problème de l'acceptation des cartes de réduction luxembourgeoises dans les différentes parties de la Grande Région.

*

Un membre du groupe politique déi gréng déplore que des usagers des transports publics soient dégoûtés de l'utilisation de ces transports à cause du manque de tact des contrôleurs et des CFL en général. Monsieur le Ministre réplique que le personnel concerné effectue sa tâche de son mieux, applique les règlements en vigueur et doit souvent affronter l'agressivité des usagers.

Le même membre du groupe politique déi gréng souhaiterait que le département des Transports organise des réunions des délégués aux transports publics désignés par les conseils communaux. Monsieur le Ministre signale dans ce contexte la création récente d'un « comité des usagers ».

Les membres de la Commission s'accordent pour souligner le manque d'information de tout genre (trajets, horaires, arrêts, etc) à l'égard des usagers des transports publics en général et des usagers occasionnels ou étrangers en particulier. Un membre du groupe politique CSV déplore la taille microscopique des horaires affichés dans les arrêts de bus.

La Commission demande au Ministre compétent d'améliorer l'information aux usagers des transports publics.

Monsieur le Ministre signale que le site d'information, mobiliteit.lu, vient d'être amélioré (fin septembre 2011) et comporte des fonctions et applications performantes et utiles. Un système électronique d'information des usagers (tel que celui existant déjà au niveau des bus de la Ville de Luxembourg) est en cours de développement.

Réclamations dirigées contre la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) relatives à la fixation du taux d'émission

Monsieur le Ministre informe les membres de la Commission que certaines procédures (permis de conduire, prise de rendez-vous, etc.) en vigueur au sein de la SNCT sont en train d'être modifiées de fond en comble. Les horaires de la SNCT seront par ailleurs élargis.

La Commission salue ces améliorations du service aux détenteurs de véhicules.

Monsieur le Ministre indique encore que des discussions au sujet de la fourniture de services de contrôle technique par des sociétés privées sont en cours.

3. Examen des documents européens

COM (2011) 710 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2006/1126/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les permis de conduire qui intègrent les fonctionnalités d'une carte de conducteur

Les permis de conduire et les cartes de conducteur sont délivrés au format carte de crédit et contiennent des informations très similaires (identité du conducteur, photographie, etc.). La directive sur le permis de conduire donne déjà la possibilité d'insérer un microprocesseur dans le format normalisé du permis de conduire. En outre, les deux cartes ont une durée de validité de cinq ans, puisque la directive sur le permis de conduire dispose qu'à partir du 19 janvier 2013, les permis de conduire des conducteurs de camions et d'autobus seront valables cinq ans.

La fusion de ces deux cartes ne nécessite donc pas de changement de la durée de validité des cartes actuelles de tachygraphe ni par conséquent de leur durabilité (car elles sont manipulées quotidiennement, à la différence des permis de conduire). La fusion des cartes de conducteur et des permis de conduire faciliterait la détection, lors des contrôles routiers, des conducteurs qui utilisent une carte qui n'est pas la leur, ou qui utilisent deux cartes. En outre, les conducteurs seraient moins enclins à laisser d'autres conducteurs utiliser leur permis de conduire pour des fraudes concernant le tachygraphe.

L'analyse d'impact a conclu que la fusion des cartes de conducteur et des permis de conduire permettrait de réduire la charge administrative d'une centaine de millions d'euros par an.

La Commission conclut que le contenu du document ne viole pas le principe de subsidiarité.

*

COM (2011) 731: RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL sur la mise en œuvre de la législation sur le ciel unique: le temps de la concrétisation

L'examen de ce document est reporté à la réunion du 10 janvier 2012 (14:00 heures).

*

COM (2011) 828 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil

COM (2011) 827 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union Européenne

COM (2011) 824 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil

COM (2011) 823 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Politique aéroportuaire de l'Union européenne : résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable

Les quatre documents ci-dessus ont été élaborés dans le cadre du « paquet aéroportuaire » de la Commission européenne.

Il est précisé que la Commission européenne propose trois mesures réglementaires dont deux remplacent des directives actuelles et seront donc directement applicables.

La Commission européenne a constaté en 2007 qu'au rythme de croissance actuel du trafic aérien, l'Europe sera confrontée à une pénurie d'infrastructure si aucune action n'est entreprise. D'ici à 2025, plus de 60 aéroports européens seront gravement encombrés, tandis que les 20 plus grands d'entre eux seront saturés pendant 8 à 10 heures par jour. En effet, ce maillon faible menace l'efficacité de toute la chaîne du transport aérien. La congestion aura également des effets négatifs sur l'environnement et la sécurité.

La Commission européenne a ainsi présenté un plan d'action en 2007 afin que l'Europe fasse le meilleur usage possible de sa capacité aéroportuaire actuelle et, le cas échéant, l'augmente pour répondre à la demande croissante de voyages. À cet égard, alors que les États membres sont compétents en matière d'infrastructures aéroportuaires et sont donc en première ligne pour relever le défi relatif à la capacité, la Commission européenne a estimé que l'UE pouvait contribuer à moderniser le réseau des aéroports européens en mettant en avant des questions communes et en actualisant les règles en vigueur pour les aéroports.

C'est dans ce contexte que la Commission européenne propose, par le biais de la proposition de règlement **COM(2011) 828**, d'harmoniser les règles et procédures existant au sein de l'UE concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit.

Sans entrer dans les détails, il apparaît que le règlement proposé prévoit que la Commission européenne devra donner son accord (via un droit de veto) à toute décision nationale d'introduction de restriction d'exploitation nouvelle, alors que la définition de la restriction d'exploitation est extrêmement large (elle comprend par exemple l'augmentation de redevances pour vols de nuit). Les compétences des États membres seront ainsi transférées vers la Commission européenne.

Monsieur le Ministre explique que le règlement proposé n'aura pas d'impact sur la restriction d'exploitation actuelle (curfew entre 24:00 et 6:00 heures) qu'il n'est d'ailleurs pas prévu de modifier à l'heure actuelle. Or, si à l'avenir l'Etat souhaite changer ces conditions, il devra, selon la proposition de règlement, d'une part, prouver le caractère indispensable et inévitable de ce changement et, d'autre part, obtenir l'accord de la Commission européenne.

Il semble que le principe de subsidiarité soit violé.

Monsieur le Ministre propose d'examiner la situation et les réactions de différents pays de l'UE à ce sujet et de les soumettre à la Commission du Développement durable au cours de la réunion du 10 janvier 2012. Sur demande d'un membre de la Commission, une liste des restrictions d'exploitation actuellement en vigueur sera fournie aux membres de la Commission.

Le document **COM (2011) 824** concernant les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union présente également certains problèmes dans le sens où il impose le passage du nombre minimal de prestataires de services (handling agents) de deux à trois dans les grands aéroports.

Or, le Luxembourg peine déjà actuellement à trouver deux prestataires de services (nombre prévu par la directive actuellement en vigueur). La dernière soumission publique n'ayant donné aucun résultat, une nouvelle sera publiée prochainement.

Le problème est d'autant plus grand que la directive actuelle n'impose de facto qu'une obligation de moyens, alors que le règlement futur imposera une obligation de résultat en la matière.

Monsieur le Ministre pense que dans le cas présent le principe de subsidiarité est également violé. Il propose d'examiner les réactions de différents pays de l'UE à ce sujet et de les soumettre à la Commission du Développement durable au cours de la réunion du 10 janvier 2012.

Les quatre documents sous rubrique seront donc examinés en détail au cours de la réunion du 10 janvier 2012 à 14:00 heures. Le Ministère fournira un texte de base sur lequel les membres de la Commission pourront appuyer leur motivation.

4. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 9 janvier 2012

La secrétaire,
Caroline Guezennec

Le Président,
Fernand Boden