



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

---

RM/pk

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 21 novembre 2012

##### ORDRE DU JOUR :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00) et du 7 novembre 2012 (10h30)
2. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Désignation d'un rapporteur
4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg  
- Rapporteur: Monsieur Lucien Clement  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
7. Examen des documents européens suivants:

COM (2012) 576 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de 8 semaines a commencé le 26 octobre 2012 et prendra fin le 21 décembre 2012.*

COM (2012) 595 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET

DU CONSEIL modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de 8 semaines a commencé le 30 octobre 2012 et prendra fin le 25 décembre 2012.*

COM (2012) 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

COM (2012) 629 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Programme de travail de la Commission pour l'année 2013

8. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis

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

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

M. Claude Franck, M. Georges Gehl, M. Henri Haine, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. René Biwer, M. Guy Toussin, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Marc Spautz

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 24 octobre 2012 (10h30 et 14h00) et du 7 novembre 2012 (10h30)**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6488 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée à Clervaux**

Monsieur Lucien Clement est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**3. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Ce point n'a pas été abordé.

**4. 6468 Projet de loi portant réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg**

Les responsables de l'Administration des ponts et chaussées présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails exhaustifs duquel il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à réaliser les travaux de réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg. Etant donné que le coût des investissements prévus est de 62,9 millions d'euros, l'autorisation de la Chambre des Députés est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, alors que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Le Pont Adolphe a été construit dans les années 1900 à 1903 et constitue l'un des ouvrages emblématiques de la Ville de Luxembourg. Malheureusement, les inspections récentes ont relevé qu'il est en état de dégradation avancé et que des mesures de réhabilitation de grande envergure, nécessitant la démolition complète du tablier et des tympans, s'imposent de manière urgente.

Pendant toute la durée de ces travaux de réhabilitation, il faudra dévier la circulation du pont Adolphe sur un pont provisoire, dont la construction a d'ores et déjà été autorisée par le biais de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe à Luxembourg (dossier parlementaire n° 6176). Dans ce contexte, Monsieur le Ministre informe les membres de la Commission du Développement durable que les travaux préparatoires relatifs à ce premier chantier devraient débuter dans les prochaines semaines, notamment par l'abattage de plusieurs arbres dans la vallée de la Pétrusse.

Dans son avis du 9 octobre 2012, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes :

- il se demande si, dans la double perspective du maintien du trafic automobile sur le pont Adolphe et du passage par ce pont du tracé du tram actuellement en discussion, il ne faudrait pas réaliser une étude de trafic au niveau de la capitale et proposer un concept de circulation permettant de délester le pont d'une partie du trafic motorisé qu'il doit supporter aujourd'hui. Le Conseil d'Etat note que l'exposé des motifs reste muet sur la question de la capacité d'évacuation du trafic automobile tant du pont provisoire que du pont Adolphe réhabilité. La Haute Corporation constate qu'alors qu'actuellement, le pont Adolphe comporte quatre voies de circulation, le pont provisoire réduira à trois le nombre des voies disponibles pour la circulation. Cette situation se trouvera pérennisée après la réhabilitation du pont, où deux voies de circulation banalisées seront ouvertes dans le sens Ville haute - Quartier de la gare, tandis qu'une voie sera réservée à la circulation en double sens du tram. La Haute Corporation craint que la réduction des voies de circulation de trois à deux ne réduise la capacité d'écoulement du pont et, dans ce contexte, regrette que l'exposé des motifs n'apporte pas de réponse pertinente sur cet

aspect. Si les représentants gouvernementaux reconnaissent que l'exposé des motifs n'évoque que marginalement les questions de circulation, ils donnent cependant à considérer que plusieurs études et des micro-simulations de trafic ont été réalisées ensemble avec les responsables de la Ville de Luxembourg ;

- le Conseil d'Etat, ainsi qu'un membre de la Commission du Développement durable, souhaitent savoir si la largeur réservée au passage éventuel du tram pourra servir à la circulation des autobus, au cas où le projet de tram devait ne pas se concrétiser. Les responsables du Ministère confirment que les autobus pourraient circuler sur cette voie et rappellent, à cet égard, que le nouveau tablier du pont sera élargi de 2 x 75 cm par rapport à l'état actuel ;
- le Conseil d'Etat se demande comment les cyclistes traverseront le pont après la réhabilitation et s'ils seront obligés d'emprunter l'espace réservé aux transports en commun ou les voies de circulation banalisées ou si des voies cyclables seront aménagées parallèlement aux voies de circulation réservées aux trams et au trafic automobile. Monsieur le Ministre informe que le projet de réhabilitation du pont ne prévoit pas de pistes cyclables. En effet, celles-ci ont déjà été aménagées sur la Passerelle (*Al Bréck*) par la Ville de Luxembourg. Etant donné qu'il est prévu d'élargir les trottoirs sur le pont du pont Adolphe réhabilité, les cyclistes pourront cependant les emprunter ;
- le Conseil d'Etat regrette le manque de rigueur de l'exposé des motifs qui fait mention d'études qui, au moment de la finalisation du projet de loi, avaient déjà coûté plus de 8 millions d'euros hors taxes, mais qui ne précise pas quel en fut l'objet, qui en était responsable et quelles conclusions en ont été tirées dans l'optique des solutions envisagées pour procéder à la réhabilitation du pont. Un responsable de l'Administration des ponts et chaussées explique que les détails concernant ces études peuvent être consultés dans la note de bas de page à la page 27 du document parlementaire 6468 ;
- la Haute Corporation se demande pour finir s'il n'aurait pas convenu de rétablir autant que possible la consistance du pont d'avant sa rénovation de 1961/1962 en rétrécissant notamment le tablier. De l'avis de Monsieur le Ministre, cette proposition n'est pas à retenir, étant donné que l'un des objectifs de la réhabilitation du pont est justement l'élargissement de son tablier.

\*

Il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- les travaux de réhabilitation du pont Adolphe devraient lui assurer une pérennité d'une centaine d'années ;
- l'idée d'abattre le pont Adolphe et de reconstruire un pont totalement nouveau, bien que brièvement envisagée il y a quelques années, n'a pas été retenue notamment eu égard à la valeur historique de l'ouvrage. L'idée d'abattre le pont et de le reconstruire à l'identique n'a quant à elle pas non plus été retenue. Il a finalement été décidé, conformément aux souhaits de l'UNESCO, de réhabiliter le pont en recourant à des techniques préservant au mieux l'architecture dessinée et réalisée par Séjourné ;
- plusieurs études ont été réalisées afin de prendre en compte la circulation d'un tram sur le pont. Il est évident que le tram engendrera d'inévitables vibrations et il convient notamment de minimiser la transmission des vibrations à l'ouvrage et d'éviter tout effet de résonance ;

- le projet de loi ne reprend pas les dépenses à engager pour l'installation des rails du tram. Cependant, la superstructure du tablier a été conçue pour que les rails puissent y être installés aisément. Il semble dans ce contexte évident que les travaux relatifs à la construction du tram et ceux de la réhabilitation du pont Adolphe devraient dans la mesure du possible se dérouler de manière concomitante ;
- une éventuelle collaboration avec le département d'ingénierie - génie civil de l'Université du Luxembourg pourrait, le cas échéant être envisagée. A noter qu'en l'occurrence l'Administration des ponts et chaussées est assistée par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne ;
- un membre de la Commission est d'avis que l'alimentation électrique du tram ne devra pas se faire par la voie de caténaires sur le pont Adolphe, et ce à cause de l'aspect inesthétique des lignes aériennes de contact. Il existe en effet d'autres options qui, bien qu'engendrant un surcoût par rapport à la solution de base sans caténaire, prévoient une alimentation par le sol ;
- suite à une question afférente, il est encore précisé que le kiosque à journaux désaffecté situé sur la Place de Bruxelles devra être déplacé pendant la durée du chantier. Il avait initialement été envisagé d'utiliser ce kiosque comme lieu d'exposition pour que le public puisse y suivre l'évolution du chantier, mais cette exposition aura finalement probablement lieu dans un conteneur.

## **Examen des articles**

### **Intitulé**

Alors que l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi présente l'autorisation demandée au législateur comme couvrant tant les travaux de réhabilitation du pont Adolphe que le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles situées aux deux extrémités du pont, le Conseil d'Etat estime que l'exposé des motifs n'apporte guère de précision sur les travaux de réaménagement en question ou sur leur coût. Dans la mesure où le réaménagement de ces deux places occupe une importance qui en rend nécessaire une mention formelle à l'article 1<sup>er</sup>, la Haute Corporation est d'avis qu'il faudrait prévoir cette précision aussi dans le texte de l'intitulé. Etant donné qu'il n'est pas à même d'établir quelle est l'importance de ces travaux et de leur coût par rapport à l'ensemble des investissements visés par le projet de loi, le Conseil d'Etat laisse à la Chambre des Députés l'appréciation du suivi à réserver à cette observation.

Vu que les coûts du réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles avoisinent les 4.700.000 euros et que ce montant n'est, de l'avis des membres de la commission parlementaire, pas significatif par rapport au total des travaux, ces derniers décident de maintenir l'intitulé du projet de loi inchangé.

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

L'article 1<sup>er</sup> autorise le Gouvernement à procéder à la mise en œuvre du projet de loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 1er.** – *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement des Places de Metz et de Bruxelles.*

Le Conseil d'Etat renvoie à son observation relative à la formulation de l'intitulé. Si le maintien du contenu initial de l'article sous rubrique était nécessaire, il suggère d'écrire « *réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles* ». La commission parlementaire fait sienne cette remarque rédactionnelle et l'article 1<sup>er</sup> se lira comme suit :

**Art. 1er.** – *Le Gouvernement est autorisé à réaliser les travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg comprenant la réhabilitation complète du Pont Adolphe et le réaménagement de la place de Metz et de la place de Bruxelles.*

## Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet. Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de l'indice semestriel des prix de la construction valable en avril 2011 (valeur 696,95). Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 2.** – *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de soixante-deux millions neuf cents mille euros (62.900.000 €). Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

Le Conseil d'Etat est d'avis que, conformément aux usages légistiques, il suffit d'écrire le montant de la dépense à approuver en chiffres arabes et propose donc de libeller la fin de la première phrase de l'article comme suit : « ... dépasser le montant de 62.900.000 euros ». La Commission fait sienne cette proposition et réserve donc la teneur suivante à l'article 2 :

**Art. 2.** – *Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 62.900.000 euros. Ce montant correspond à la valeur 696,95 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2011. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.*

## Article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits au Fonds des Routes du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des Travaux Publics, qui fera fonction de maître de l'ouvrage. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 3.** – *Les dépenses sont imputées à charge des crédits du Fonds des Routes.*

Par analogie à la formule de l'article 3 de la loi du 16 juin 2011 portant réalisation du pont provisoire et des accès au chantier dans le cadre de la réhabilitation du pont Adolphe, le Conseil d'Etat suggère d'écrire « ... imputées sur les crédits du Fonds des routes ». La Commission fait sienne cette suggestion. L'article 3 se lira donc comme suit :

**Art. 3.** – *Les dépenses sont imputées sur les crédits du Fonds des routes.*

\*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de rédiger son projet de rapport dans les meilleurs délais.

**5. 6383 Projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Le projet de loi n°6383 a pour objet d'insérer à l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques un nouveau paragraphe *2bis*. Dans sa version initiale, l'article unique du projet de loi est libellé comme suit :

**Article unique.** – *A l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré derrière le paragraphe 2 un nouveau paragraphe 2bis avec le texte suivant :*

*« 2bis. Les règlements faits ensemble par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains sont publiés au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées. A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur dès leur publication. Ils cessent leur effet, s'ils ne sont pas confirmés dans un délai de trois mois par un règlement grand-ducal »*

L'insertion de ce nouveau paragraphe a pour but de prévoir la possibilité de publier autrement que par voie du Mémorial, à savoir par voie de presse ou d'affichage, les règlements ministériels édictés dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains. Cette publication par voie de presse ou d'affichage comme alternative à la publication au Mémorial tient à des nécessités de rapidité et de souplesse.

Il faut savoir que cette possibilité de publication alternative est déjà actuellement donnée par l'article 100 du Code de la Route, qui dispose en son paragraphe premier que *« le Ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le Ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des mesures particulières, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations dans le cas d'une urgence répondant à la définition du paragraphe 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou en cas de carence des autorités communales. Ces mesures sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées »*.

Cependant, il résulte des dispositions combinées de l'article 112 de la Constitution aux termes duquel *« aucune loi, aucun arrêté ou règlement d'administration générale ou communale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi »* et de l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois que les règlements ministériels édictés conformément à l'article 100 du Code de la Route doivent être publiés au Mémorial, alors qu'aucune forme de publication dérogatoire à l'arrêté royal grand-ducal précité du 22 octobre 1842 n'est prévue par une loi, mais seulement par un règlement grand-ducal. Dans ces conditions, les mesures ministérielles visées à l'article 100 du Code de la Route ne peuvent produire leurs effets qu'après avoir été publiées au Mémorial.

Afin d'éviter que les règlements ministériels publiés par voie de presse ou par affichage ne soient sanctionnés par l'article 95 de la Constitution qui interdit au juge d'appliquer des actes réglementaires non conformes à la loi, le projet de loi sous rubrique a donc pour objet de

modifier la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en transférant les dispositions actuelles de l'article 100 du Code de la Route à l'article 5 de la loi de 1955.

Dans son avis du 16 décembre 2011, le Conseil d'Etat estime que c'est à bon escient que le Gouvernement entend redresser la situation en prévoyant de créer la base légale pour les différentes formes de publication selon lesquelles les règlements ministériels concernés pourront être portés à la connaissance du public ; il espère en outre qu'en attendant l'entrée en vigueur de la loi en projet, le Ministre compétent veillera que les actes normatifs pris en exécution de l'article 100 du Code de la Route soient exclusivement publiés au Mémorial.

Quant aux formes alternatives de publication des règlements ministériels par rapport au Mémorial, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi entendent reprendre la publication par voie de presse et l'affichage dans les communes concernées. Il estime que plusieurs questions pratiques devraient être résolues dans cette perspective et notamment les questions de l'endroit où les usagers de la route pourront trouver les informations, de la forme et de la durée de la publication ainsi que des modalités pour garantir la traçabilité au-delà du terme des effets de l'existence du règlement et de sa publication. Dans ce contexte, il émet les commentaires suivants :

- il note que la manière de publier les règlements par voie de presse n'est pas précisée. Dans ce contexte, il se demande notamment si un message audiovisuel à la télévision ou la diffusion d'un communiqué à la radio seraient suffisants et si les moyens d'enregistrement des émissions concernées par la société de télévision ou la station radio pourraient fournir un moyen de preuve pour établir la publication ou, si au contraire, il faudrait un communiqué dans la presse écrite et, le cas échéant, dans combien de journaux ;
- en ce qui concerne l'affichage dans les communes, la Haute Corporation constate que les auteurs du projet de loi ne précisent pas à quel endroit le règlement ministériel est censé être affiché : sur le tableau d'affichage officiel, à la porte de la maison communale ou encore à l'endroit où le règlement ministériel est censé s'appliquer ? Il n'est pas non plus précisé pendant quelle durée l'affichage doit avoir lieu et s'il doit comporter la reproduction intégrale du règlement. De même, le texte reste muet sur la preuve de l'affichage ou sur les responsabilités en cas d'affichage défaillant ;
- de l'avis de la Haute Corporation, la publication via Internet des règlements ministériels pourrait constituer une alternative intéressante par rapport aux formes de publication proposées par les auteurs du projet. En effet, elle permettrait une information en temps quasiment réel des usagers de la route, ce qui pourrait s'avérer avantageux en cas d'extrême urgence. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat privilégie l'idée de l'installation d'un site unique auprès du Service central de législation du Ministère d'Etat. Si les auteurs du projet de loi se déclarent d'accord avec l'idée de la publication des règlements sur un site Internet, ils ne rejoignent cependant pas l'idée d'un site unique auprès du Service central de législation. En effet, ce service n'assure pas de permanence ininterrompue. Or, une publication de règlements pourrait s'avérer nécessaire à tout moment du jour ou de la nuit. De la sorte, Monsieur le Ministre propose l'établissement d'un site spécifique, probablement auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ;
- pour le Conseil d'Etat, il semble évident que les règlements ministériels visés devront être publiés intégralement et que l'information restera accessible pendant la durée d'effet des dispositions en question ;
- pour ce qui est de la question d'établir la traçabilité tant de l'existence des textes réglementaires que de leur publication, le Conseil d'Etat propose de s'inspirer de l'article

82 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose dans son dernier alinéa que mention des règlements communaux et de leur publication est faite entre autre au Mémorial.

Quant au texte de l'article unique tel que proposé par les auteurs du projet de loi, le Conseil d'Etat note qu'il se réfère directement à la compétence des ministres ayant les Travaux publics et les Transports dans leurs attributions. Cette approche n'est pas compatible avec les articles 36 et 76, alinéa 2 de la Constitution. En effet, l'article 36 réserve la compétence d'exécution des lois au Grand-Duc. Même si en l'occurrence le projet de loi n'attribue pas directement des compétences réglementaires à des membres du Gouvernement pris individuellement, il présuppose comme acquis la délégation de compétence opérée en vertu de l'article 76, alinéa 2 de la Constitution. Or, il appartient au Grand-Duc seul d'actionner cette compétence. Le Conseil d'Etat s'oppose dès lors formellement au texte projeté et demande de modifier en conséquence la première phrase du nouveau paragraphe 2bis qu'il est projeté d'ajouter à l'article 5 de la loi de 1955.

Même si le Conseil d'Etat donne normalement la préférence au respect de la règle générale qui veut que les lois et règlements entrent en vigueur le quatrième jour après leur publication au Mémorial, il comprend que dans certaines circonstances il faut veiller à une application rapide des mesures réglementaires que les membres du Gouvernement visés à l'article 100 du Code de la Route peuvent être autorisés à prendre, par exemple dans l'hypothèse d'un grave accident de la circulation ou d'un éboulement de terrain entravant le trafic sur un tronçon de route déterminé. La deuxième phrase ne donne dès lors pas lieu à critique.

La troisième phrase n'a pas sa place dans la loi, car la disposition prévue restreint la prérogative du Grand-Duc d'exercer son pouvoir de délégation dans le cadre des règlements qu'il peut prendre en vertu des articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution. En effet, selon l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc de déterminer quelle sera la portée de la délégation de compétence qu'il peut accorder aux termes de l'alinéa 2 de cet article. Le Conseil d'Etat refuserait dès lors la dispense du second vote constitutionnel à la loi en projet si la troisième phrase du nouveau paragraphe 2bis de l'article 5 de la loi précitée de 1955 était maintenue.

Le Conseil d'Etat note encore qu'aux termes d'un projet de règlement qui a pour objet de modifier l'article 100 du Code de la Route et dont il a été saisi parallèlement au projet de loi sous rubrique, les auteurs entendent donner compétence aux ministres assumant la responsabilité des ressorts des Travaux publics et des Transports pour suppléer à la carence des autorités communales de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations ou pour réglementer la circulation sur ces tronçons de route en cas d'urgence définie à l'article 5 de la loi précitée de 1955. Etant donné que la compétence de réglementer la circulation sur la voirie normale de l'Etat à l'intérieur des agglomérations revient d'après le prédit article 5, paragraphe 3 aux autorités communales, la restriction prévue de cette compétence équivaut à une intervention du pouvoir exécutif dans les attributions des communes spécialement reconnues en la matière par la loi. Les dispositions réglementaires prises en l'occurrence sans le fondement légal nouvellement prévu risqueraient dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Aussi le Conseil d'Etat marque-t-il son accord avec la reprise à l'article 5 de la loi de 1955 de la possibilité d'intervention exceptionnelle du pouvoir réglementaire étatique dans une matière où la compétence réglementaire revient normalement aux communes. Il n'estime pourtant pas indiqué d'évoquer les cas d'urgence spéciaux prévus audit article 5, alors que le pouvoir réglementaire étatique est de façon générale tenu par des règles spécifiques en ce qui concerne le recours à la procédure d'urgence.

Quant à l'emplacement de la modification projetée, le Conseil d'Etat préférerait une insertion des nouvelles dispositions *in fine* du paragraphe 2 dudit article 5. Dans ce contexte, il estime

que le dernier alinéa actuel de ce paragraphe pourrait être supprimé alors qu'il fait double emploi avec le principe général inscrit à l'article 29 de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 qui dispose que les règlements communaux ne peuvent être contraires aux lois ni aux règlements d'administration générale.

Au regard de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de réserver la rédaction suivante à l'article unique du projet de loi sous rubrique :

**Article unique.** *Le dernier alinéa du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant :*

*« Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.*

*La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.*

*A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication ».*

La Commission décide de faire sienne la proposition du Conseil d'Etat.

A la demande de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, il sera réservé un traitement prioritaire à l'évacuation de ce projet de loi.

## **6. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, qui date du 13 novembre 2012 et qui a été émis suite aux amendements parlementaires du 18 octobre 2012.

L'amendement 1 a, en premier lieu, comme objectif de répondre à l'opposition du Conseil d'Etat de modifier les annexes par règlement grand-ducal. Sur ce point, il rencontre son approbation. Ensuite, l'amendement a pour objet d'abroger les annexes IIbis et IIter. Concernant ce point, il est prié de se référer au commentaire de l'amendement 3 ci-dessous.

L'amendement 2 donne suite à une proposition du Conseil d'Etat, demandant à préciser le règlement européen à suivre. La Haute Corporation y marque son accord, tout en suggérant de se limiter à la mention de l'intitulé abrégé, c'est-à-dire le numéro du règlement, suivi du terme « précité » à la suite de la première mention au dispositif de l'intitulé complet du règlement, à savoir aux articles 7, 8 et 19 nouveaux. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'amendement 3 vise l'article 12 nouveau, ayant trait à la mise aux enchères des quotas. Dans son avis initial, le Conseil d'Etat avait critiqué l'absence de précisions concernant la quantité des quotas mis aux enchères au Luxembourg, ainsi que la procédure à suivre. Dans son avis complémentaire, la Haute Corporation estime que l'amendement 3 ne répond pas à cette critique, car il se borne à recopier l'article 10, paragraphe 2 de la directive 2009/29/CE,

avec la référence aux annexes *IIbis* et *IIter* de cette directive. Le Conseil d'Etat note donc que la Commission du développement durable a opté pour une transposition par référence, estimant que le texte de la directive prévoit dans ce domaine des règles non équivoques ne comportant pas d'options entre lesquelles le Luxembourg aurait pu choisir. Le Conseil d'Etat est d'avis que la mise en œuvre du système de répartition relève de la compétence de la Commission européenne, de sorte qu'il insiste à omettre le paragraphe 2 à l'article 11. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Les amendements 4 à 6 tendent à préciser le texte en mentionnant les actes de l'Union européenne visés. Le Conseil d'Etat y marque son accord tout en renvoyant à ses observations à l'endroit de l'amendement 2 quant à la dénomination abrégée à utiliser lors d'un renvoi répété au même règlement. Comme ci-dessus, les membres de la Commission suivent cette suggestion.

Les amendements 7 et 8 ne soulèvent aucun commentaire de la part de la Haute Corporation.

\*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport, afin qu'il soit adopté lors de la réunion du 27 novembre prochain. A la demande du groupe parlementaire DP, il sera en outre procédé, au cours de cette même réunion, à un échange de vues avec des représentants du Ministère concernant la Conférence de l'ONU sur le changement climatique qui se tiendra à Doha (Qatar) du 26 novembre au 7 décembre 2012.

\*

Suite à une remarque afférente, il est encore brièvement fait mention de la volonté de la Commission européenne de suspendre l'application de la taxe européenne sur les émissions de CO<sub>2</sub> aux compagnies aériennes jusqu'à la prochaine assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'automne 2013.

## **7. Examen des documents européens suivants :**

**COM (2012) 576 : Proposition de REGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union**

**COM (2012) 595 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables**

**COM (2012) 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO**

**COM (2012) 629 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Programme de travail de la Commission pour l'année 2013**

Le document COM (2012) 576 est une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union. Il vise principalement à mettre en œuvre le protocole de Nagoya et à permettre la ratification de ce traité par l'UE.

Au sein de l'Union, des parties prenantes très diverses, dont des chercheurs universitaires et des entreprises issues de différents secteurs industriels (par exemple, la sélection végétale et l'élevage, les cosmétiques, les denrées alimentaires et les boissons, l'horticulture, la biotechnologie industrielle, l'industrie pharmaceutique) utilisent des ressources génétiques à des fins de recherche et de développement ; d'autres exploitent les connaissances traditionnelles associées à ces ressources.

L'Union européenne et ses Etats membres sont parties à la Convention sur la diversité biologique. Cette dernière reconnaît que les Etats ont des droits souverains sur les ressources génétiques relevant de leur juridiction et le pouvoir de déterminer l'accès à ces ressources. La Convention fait obligation à chacune des parties de faciliter l'accès aux ressources génétiques sur lesquelles elle dispose de droits souverains. Elle oblige également chaque partie à partager de manière juste et équitable les résultats de la recherche et du développement ainsi que les avantages découlant de l'utilisation commerciale des ressources génétiques avec la partie qui fournit ces ressources.

Après avoir examiné le document sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent qu'il ne viole pas le principe de subsidiarité.

\*

Le document COM (2012) 595 est une proposition de directive modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

La plupart des biocarburants actuels sont élaborés à partir de plantes cultivées sur des terres agricoles, telles que le blé et le colza. Lorsque des terres agricoles destinées auparavant aux marchés de l'alimentation humaine ou animale sont convertis à la production de biocarburant, la demande de produits autres que le carburant doit néanmoins être satisfaite.

L'utilisation de biocarburants produits à partir de denrées alimentaires pour atteindre l'objectif de 10% d'énergies renouvelables fixé par la directive sur les énergies renouvelables sera limitée à 5%. Le but est de stimuler le développement d'autres biocarburants, dits de seconde génération, produits à partir de matières premières non alimentaires, telles que les déchets ou la paille, dont les émissions sont sensiblement inférieures à celles des combustibles fossiles et qui n'interfèrent pas directement avec la production alimentaire mondiale.

La Commission européenne propose la limitation de la contribution des biocarburants conventionnels à la réalisation des objectifs de la directive sur les énergies renouvelables. Cette option vise à réduire au minimum les incidences des biocarburants en termes de changements indirects dans l'affectation des sols en limitant à 5% le volume de biocarburants conventionnels qui peut être comptabilisé aux fins des objectifs de la directive sur les énergies renouvelables aux niveaux actuels de production. Pour ce faire, la proposition de la Commission européenne prévoit :

- de porter à 60% le niveau minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les nouvelles installations, afin d'améliorer l'efficacité des processus de production des biocarburants et de dissuader l'investissement dans des installations présentant une faible performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre ;
- d'inclure des facteurs liés aux changements indirects d'affectation des sols dans les rapports que doivent soumettre les fournisseurs de carburant et les Etats membres sur la réduction des émissions associée aux biocarburants et aux bioliquides ;
- de restreindre jusqu'en 2020 au niveau actuel de consommation, c'est-à-dire 5%, le volume de biocarburants et de bioliquides produits à partir de cultures alimentaires pouvant être comptabilisé dans les 10% d'énergies renouvelables que vise l'UE à l'horizon 2020 pour le secteur des transports, tout en gardant inchangés les objectifs globaux en matière d'énergies renouvelables et de réduction de l'intensité en CO2 ;
- de mettre en place des mesures incitatives afin de promouvoir les biocarburants auxquels sont associé un niveau faible ou nul d'émissions liées au changement indirect dans l'affectation des sols, en particulier des biocarburants de deuxième ou troisième génération produits à partir de matières premières n'entraînant pas de besoins de terres supplémentaires, telles que des algues, de la paille ou divers types de déchets, car ils contribueront davantage à la réalisation de l'objectif de 10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports fixé par la directive sur les énergies renouvelables.

Après avoir examiné le document sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent qu'il ne viole pas le principe de subsidiarité. D'une manière générale, ils saluent cette proposition de directive, tout en enjoignant Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures à s'entretenir avec Monsieur le Ministre de L'Economie et du Commerce extérieur, afin de réfléchir à des solutions alternatives.

\*

Le document COM (2012) 626 est un rapport de la Commission européenne relatif aux progrès dans la réalisation des objectifs assignés au titre du protocole de Kyoto. Ce rapport est établi chaque année sur base des données fournies par les Etats membres, en application de l'article 5 de la décision n° 280/2004/CE 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.

Selon les projections relatives aux GES établies en 2011 et mises à jour en 2012, six Etats membres de l'UE15 (Finlande, France, Allemagne, Grèce, Suède, Royaume-Uni) sont sur la bonne voie pour atteindre leurs objectifs respectifs de réduction des GES sur le plan national. Si l'on tient compte du recours envisagé aux mécanismes de flexibilité prévus dans le cadre du protocole de Kyoto, de l'utilisation des quotas non utilisés provenant de la réserve pour les nouveaux entrants dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, ainsi que des puits de carbone et des mesures supplémentaires, seul un Etat membre, l'Italie, pourrait éprouver des difficultés à atteindre les objectifs fixés.

Dans la plupart des douze Etats membres qui ont adhéré à l'Union en 2004, les émissions devraient augmenter légèrement entre 2009 et 2012. Cependant, neuf de ces Etats membres auxquels un objectif a été assigné au titre du protocole de Kyoto devraient atteindre, voire dépasser, leur objectif sur la seule base des politiques et mesures existantes. Selon les estimations, la Slovénie devrait atteindre son objectif lorsque toutes les mesures existantes et prévues donneront les résultats escomptés.

Le train de mesures sur l'énergie et le changement climatique adopté en 2009 met en place un ensemble intégré et ambitieux de politiques et de mesures visant à s'attaquer au changement climatique jusqu'à 2020 et au-delà. Il s'agit de l'un des cinq grands objectifs de la stratégie « Europe 2020 » pour l'emploi et la croissance économique. A partir de 2013, l'effort total que devra fournir l'Union pour réduire, d'ici à 2020, ses émissions de gaz à effet de serre de 20% par rapport à 1990 se répartira entre les secteurs couverts par le SCEQE de l'UE et ceux qui ne le sont pas. Les préparatifs pour la mise en œuvre de l'engagement de réduction des GES d'ici à 2020 sont pratiquement terminés.

En ce qui concerne le SCEQE de l'UE, des progrès importants ont été accomplis dans la préparation en vue de la phase 3 (2013-2020), notamment en ce qui concerne la plateforme d'enchère, le registre unique de l'Union et l'adoption de règles harmonisées relatives à la surveillance, la déclaration, l'accréditation et la vérification. En ce qui concerne la décision relative à la répartition de l'effort, qui régit les émissions de GES dans les secteurs qui ne sont pas concernés par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE en établissant pour chaque Etat membre des objectifs annuels contraignants concernant les émissions de GES, les travaux relatifs aux modalités d'application se poursuivent, notamment pour ce qui est de déterminer la valeur absolue des objectifs des Etats membres et le système de conformité qui sera mis en place pour surveiller l'action des Etats membres chaque année et les aider à prendre les mesures correctives nécessaires s'ils ne parviennent pas à atteindre leurs objectifs.

Selon les dernières projections disponibles concernant les émissions de GES, qui tiennent compte de la mise en œuvre du train de mesures sur le climat et l'énergie, l'UE devrait atteindre collectivement l'objectif qu'elle s'est fixé pour 2020. Toutefois, seuls treize Etats membres devraient être en mesure de respecter leurs engagements avec les politiques existantes, et huit autres devraient atteindre leurs objectifs une fois que leurs politiques et mesures supplémentaires donneront les résultats escomptés. Les six derniers doivent élaborer de nouvelles politiques afin de réaliser leurs objectifs et/ou avoir recours aux possibilités prévues dans le train de mesures sur le climat et l'énergie.

Suite à une question afférente, il est précisé que le Luxembourg atteindra ses objectifs en matière de réduction de GES par le biais de recours aux mécanismes flexibles. Monsieur le Ministre délégué est cependant d'avis que les différentes mesures qui ont été prises au niveau national ont malgré tout contribué à une certaine amélioration en la matière.

\*

Le document [COM \(2012\) 629](#) est une communication de la Commission européenne concernant son programme de travail pour l'année 2013. Il est à noter que ce document a été renvoyé à toutes les commissions parlementaires de la Chambre des Députés, et non pas à la seule Commission du Développement durable. Le programme de travail de la Commission annonce une cinquantaine de nouvelles initiatives, qui seront présentées en 2013 et dans la première partie de l'année 2014. Ces nouvelles initiatives ont pour but de relever des défis concrets dans sept grands domaines d'action :

1. mettre en place une véritable union économique et monétaire : nouveaux textes législatifs destinés à accroître la stabilité, la transparence et la protection des consommateurs dans le secteur financier, fondés en particulier sur le projet détaillé pour une véritable union économique et monétaire ;
2. stimuler la compétitivité grâce au marché unique et à la politique industrielle : initiatives visant à réduire les coûts supportés par les entreprises dans des domaines tels que la TVA et la facturation, à s'attaquer aux obstacles à la compétitivité et à encourager les

principaux secteurs de croissance au moyen de partenariats public privé dans le domaine de la recherche ;

3. garantir l'interconnexion pour affronter la concurrence : amélioration des réseaux par la libéralisation du secteur de l'énergie, par l'encouragement des investissements dans des infrastructures telles que la large bande et par la modernisation des transports et de la logistique en Europe ;
4. mettre la croissance au service de l'emploi : renforcement de l'aide pratique aux chômeurs dans des domaines tels que les services publics de l'emploi et mesures destinées à faire en sorte que l'UE mette tout en œuvre pour favoriser l'inclusion sociale ;
5. utiliser les ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité : définition des perspectives à long terme importantes pour la croissance durable, par l'établissement d'un cadre portant sur l'énergie et le changement climatique pour la période allant jusqu'en 2030 et actions spécifiques concernant la qualité de l'air et les déchets ;
6. construire une Europe sûre : renforcement de la justice par la création d'un Parquet européen chargé de protéger les intérêts financiers de l'UE, accroissement de la sécurité par la lutte contre le trafic d'armes à feu et consolidation de la citoyenneté dans le contexte de l'Année européenne des citoyens ;
7. assumer notre part de responsabilité sur la scène mondiale : promotion de nos intérêts et de nos valeurs au moyen d'une nouvelle génération d'accords commerciaux, mesures ciblées dans notre voisinage et contribution de l'Union à la réalisation des objectifs du millénaire pour le développement, en tant que premier partenaire de la coopération au développement au niveau mondial.

Le seul domaine d'action concernant directement la Commission du Développement durable est celui relatif à l'utilisation des ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité. L'objectif de ce domaine d'action est de rendre l'économie de l'Union plus innovante et compétitive, tout en utilisant moins de ressources et en causant moins de dommages à l'environnement. Il convient de produire moins de déchets et d'en réutiliser et d'en recycler davantage. Une utilisation plus rationnelle des ressources contribuerait à la croissance, à l'emploi et à une compétitivité accrue, réduirait les coûts supportés par les entreprises, aurait des effets bénéfiques notables sur la santé et l'environnement, diminuerait les émissions de gaz à effet de serre, limiterait les factures énergétiques et ouvrirait de nouvelles possibilités d'innovation et d'investissement.

La Commission européenne part du constat que la société et l'économie européennes n'exploitent pas encore pleinement le potentiel que présente l'utilisation rationnelle des ressources. Une grande partie des déchets recyclables est exportée ou mise en décharge. La planification et les investissements sont entravés par l'absence de cadres à long terme concernant la politique à mener en matière de climat et d'énergie au-delà de 2020, mais aussi l'utilisation durable à long terme de ressources essentielles telles que l'air, le sol, l'énergie, l'eau, les poissons et la biomasse. Parallèlement, de tels cadres peuvent contribuer à stimuler l'innovation nécessaire pour exploiter le potentiel de la transition vers une économie à faibles émissions de CO<sub>2</sub> dans des domaines comme les transports, l'énergie et l'agriculture. Ainsi, afin de continuer à compléter les chaînons manquants, la Commission présentera, en 2013 ou en 2014, des propositions visant à :

- fournir des perspectives à long terme concernant la manière dont l'UE poursuivra, au-delà de ses objectifs pour 2020, sa trajectoire vers une économie à faibles émissions de CO<sub>2</sub>, en définissant un cadre global pour la période allant jusqu'en 2030 ;

- élaborer une nouvelle stratégie sur l'adaptation au changement climatique afin d'accroître la résilience de l'Europe ;
- réexaminer la législation en matière de déchets, pour réfléchir à la manière dont les nouveaux marchés et l'amélioration du recyclage peuvent contribuer à la croissance ;
- adapter le cadre stratégique de l'UE concernant la qualité de l'air.

Parallèlement, la finalisation de la nouvelle génération de politiques en matière d'agriculture et de pêche et de programmes de développement régional et rural maximisera les possibilités de réunir l'innovation et la création d'emplois en mettant l'accent sur la durabilité. La promotion d'une « économie bleue » caractérisée par une utilisation rationnelle des ressources permettra aux zones maritimes que compte l'Europe de contribuer davantage à la croissance.

\*

Pour plus de détails concernant les quatre documents européens sous rubrique, il est prié de se reporter au document établi par les responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et repris en annexe du présent procès-verbal.

## **8.            Divers**

Monsieur le Président informe les membres de la Commission qu'une réunion jointe, avec la Commission des Finances et du Budget, a été convoquée pour le 22 novembre à 08h00. A la demande des groupes parlementaires DP et *déi gréng*, il y sera procédé à un échange de vues avec Monsieur le Ministre des Finances et Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet du dossier Cargolux.

Luxembourg, le 3 décembre 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## ANNEXE

### *Documents européens*

#### **I. COM 576 : Proposition de règlement du PE et du Conseil relatif à l'accès aux ressources génétiques et au partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation dans l'Union**

La récente proposition de la Commission offrira un accès fiable aux ressources génétiques situées en dehors de l'Union. Elle constitue un encouragement pour les chercheurs et les entreprises européennes. La proposition, un projet de règlement visant à mettre en œuvre le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation, a pour objet de protéger les droits des pays et des communautés autochtones et locales qui donnent l'autorisation d'utiliser leurs ressources génétiques et les connaissances traditionnelles qui y sont associées, tout en octroyant aux chercheurs européens un accès plus fiable à des échantillons de ressources génétiques de qualité, à un prix intéressant et avec une grande sécurité juridique.

Les ressources génétiques jouent un rôle de plus en plus important dans de nombreux secteurs économiques, et notamment la sélection végétale et animale, les cosmétiques et les produits pharmaceutiques. Nombre de ces ressources proviennent de hauts lieux de la biodiversité situés dans les pays en développement. L'absence de règles claires en ce qui concerne l'accès à ces ressources a mené certains pays à déposer plainte parce qu'ils estiment que leurs droits souverains ont été bafoués par des chercheurs étrangers, phénomène connu sous le nom de «**biopiraterie**». Le manque de confiance a poussé certains à adopter des conditions restrictives qui entravent l'accès aux ressources génétiques. La proposition est destinée à apaiser les craintes tout en élargissant les possibilités en matière de recherche, de développement et d'innovation concernant les produits et les services axés sur la nature. Des conditions équitables pour tous les utilisateurs européens de ressources génétiques seraient particulièrement avantageuses pour les PME et pour la recherche non commerciale bénéficiant d'un financement public, et multiplieraient les possibilités de collaboration internationale.

La proposition de règlement obligera les utilisateurs à s'assurer que l'accès aux ressources génétiques et aux connaissances traditionnelles qui y sont associées s'est fait en conformité avec les dispositions légales en vigueur dans le pays d'origine et que le partage des avantages découlant de leur utilisation est juste et équitable. Les utilisateurs seront également tenus de déclarer qu'ils ont fait preuve de la diligence nécessaire requise par le règlement (ou qu'ils en feront preuve à l'avenir). Les utilisateurs contrevenants seront sanctionnés.

Le règlement vise également à aider les chercheurs et les industriels à respecter les règles établies. Les bonnes pratiques sectorielles joueront un rôle essentiel et les associations d'utilisateurs pourront demander la reconnaissance officielle de bonnes pratiques en matière d'accès et de partage des avantages, les codes de conduite déjà mis en place en la matière dans le secteur universitaire et différentes industries pouvant servir de point de départ.

Un registre des collections fiables de l'UE, tels que des banques de semences et des jardins botaniques, sera établi afin de recenser les collections pour lesquelles il existe un engagement à ne transmettre des échantillons de ressources génétiques que s'ils sont accompagnés de toute la documentation nécessaire. Les utilisateurs qui se procureront leur matériel de recherche auprès d'une collection fiable seront réputés avoir respecté l'obligation qui leur incombe en

matière de diligence nécessaire. Une plate-forme de l'UE sera également établie afin de rationaliser les conditions d'accès dans les États membres.

Les mesures proposées vont faire l'objet d'un examen au Parlement européen et au Conseil et, dès que le texte sera adopté, il sera intégré dans le droit de l'UE.

La onzième conférence des parties à la Convention sur la diversité biologique qui s'est tenue du 8 au 19 octobre 2012 à Hyderabad a constitué une excellente occasion d'expliquer le fondement de la proposition législative et de poursuivre la collaboration avec les partenaires internationaux afin d'assurer une mise en œuvre efficace du protocole de Nagoya.

Les ressources génétiques représentent une contribution essentielle pour de nombreux secteurs industriels de l'UE: 26 % de l'ensemble des nouveaux médicaments approuvés au cours des trente dernières années sont soit des produits naturels, soit des produits issus de produits naturels.

La Convention sur la diversité biologique (CDB), à laquelle l'UE est partie, oblige les signataires à faciliter l'accès aux ressources génétiques sur lesquels ils détiennent des droits souverains et à partager de manière juste et équitable les résultats de la recherche et du développement ainsi que les avantages découlant de l'utilisation commerciale de ces ressources. Cela étant, la Convention donne peu de détails quant à la manière dont l'accès et le partage des avantages doivent s'organiser dans la pratique et les pays industrialisés ont rechigné à adopter des mesures en faveur d'un partage effectif des avantages. Cela a sérieusement entravé les progrès mondiaux dans le domaine de la conservation et de l'utilisation durable de la biodiversité, ce qui est regrettable parce que les hauts lieux de la biodiversité ont tout à gagner de l'établissement d'un cadre efficace régissant l'accès et le partage des avantages. Le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation adopté en octobre 2010 comble ces lacunes puisqu'il oblige les signataires à prendre des mesures visant à garantir que seules les ressources génétiques et les connaissances traditionnelles associées à ces ressources acquises légalement sont utilisées sous leur juridiction. La proposition de règlement prévoit le mécanisme nécessaire pour traduire cette obligation dans la pratique dans l'Union européenne.

Dans le présent contexte, il est à noter que le Grand-Duché a signé le protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation en date du 23 juin 2011 et que le Luxembourg est Partie à la Convention sur la diversité biologique depuis le 5 septembre 1994.

## **II. COM 595: Proposition de directive du PE et du Conseil modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables**

La Commission européenne vient de présenter une proposition de directive visant à restreindre la conversion de terres en cultures destinées à la production de biocarburants et à accroître les effets bénéfiques pour le climat des biocarburants utilisés dans l'Union européenne. **L'utilisation de biocarburants produits à partir de denrées alimentaires pour atteindre l'objectif de 10 % d'énergies renouvelables fixé par la directive sur les énergies renouvelables sera limitée à 5 %.** Le but est de stimuler le développement d'autres biocarburants, dits de seconde génération, produits à partir de matières premières non alimentaires, telles que des déchets ou de la paille, dont les émissions sont sensiblement

inférieures à celles des combustibles fossiles et qui n'interfèrent pas directement avec la production alimentaire mondiale. Pour la première fois, **l'estimation de l'impact de la conversion des terres – le changement indirect dans l'affectation des sols (ILUC) – sera prise en considération lors de l'évaluation de la performance des biocarburants en matière de réduction des émissions.**

Günther Oettinger, membre de la Commission chargé de l'énergie, a déclaré à ce sujet: *«cette proposition encouragera les biocarburants les plus performants. À l'avenir, les biocarburants permettront de réduire plus sensiblement les émissions de gaz à effet de serre et de diminuer la facture de nos importations de carburant.»*

Mme Connie Hedegaard, commissaire européenne chargée de l'action pour le climat, s'est exprimée en ces termes: *«Pour que les biocarburants contribuent à la lutte contre les changements climatiques, nous devons utiliser des biocarburants vraiment durables. Nous devons investir dans des biocarburants permettant une réelle réduction des émissions et n'entrant pas en concurrence avec la production alimentaire. Nous n'abandonnons évidemment pas les biocarburants de première génération, mais notre message est clair: l'expansion future des biocarburants devra venir des biocarburants avancés. Tout le reste ne sera pas durable».*

Produits de façon durable et selon des procédés efficaces, les biocarburants représentent, pour le bouquet énergétique de l'UE, une solution de substitution à faible intensité en CO<sub>2</sub> par rapport aux combustibles fossiles, en particulier pour le secteur des transports. Les biocarburants sont faciles à stocker et à distribuer, présentent une forte densité énergétique et émettent généralement beaucoup moins de gaz à effet de serre que le pétrole, le gaz naturel ou le charbon. Seuls les biocarburants qui remplissent un ensemble de critères de durabilité peuvent bénéficier d'aides publiques sur le marché européen.

À mesure que le marché des biocarburants s'est développé, il est devenu manifeste que tous les biocarburants ne se valaient pas en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre liées à l'affectation des sols. D'après de récentes études scientifiques, si l'on prend en compte les modifications indirectes de l'affectation des sols provoquées par la production de biocarburants, par exemple le déplacement de la production agricole destinée à l'alimentation humaine ou animale vers des terres non agricoles, telles que des forêts, la contribution de certains biocarburants aux émissions peut en fait être équivalente à celle des combustibles fossiles qu'ils remplacent.

La Commission propose par conséquent de modifier la législation actuelle sur les biocarburants introduite par la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et par la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants et notamment:

- de porter à 60 % le niveau minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les nouvelles installations, afin d'améliorer l'efficacité des processus de production des biocarburants et de dissuader l'investissement dans des installations présentant une faible performance en matière d'émissions de gaz à effet de serre;
- d'inclure des facteurs liés aux changements indirects d'affectation des sols (ILUC) dans les rapports que doivent soumettre les fournisseurs de carburant et les États membres sur la réduction des émissions associée aux biocarburants et aux bioliquides;

- de restreindre jusqu'en 2020 au niveau actuel de consommation, c'est-à-dire 5 %, le volume de biocarburants et de bioliquides produits à partir de cultures alimentaires pouvant être comptabilisé dans les 10% d'énergies renouvelables que vise l'UE à l'horizon 2020 pour le secteur des transports, tout en gardant inchangés les objectifs globaux en matière d'énergies renouvelables et de réduction de l'intensité en CO<sub>2</sub>;
- de prévoir des mesures incitatives afin de promouvoir les biocarburants auxquels sont associé un niveau faible ou nul d'émissions liées au changement indirect dans l'affectation des sols, en particulier des biocarburants de deuxième ou troisième génération produits à partir de matières premières n'entraînant pas de besoins de terres supplémentaires, telles que des algues, de la paille ou divers types de déchets, car ils contribueront davantage à la réalisation de l'objectif de 10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports fixé par la directive sur les énergies renouvelables.

Grâce à ces nouvelles mesures, la Commission entend promouvoir des biocarburants qui, tout à la fois, permettent de réduire sensiblement les émissions, n'entrent pas directement en concurrence avec la production alimentaire et sont plus durables. La proposition actuelle ne restreint pas la possibilité pour les États membres d'octroyer des subventions aux biocarburants, mais la Commission est d'avis qu'après 2020, les biocarburants ne devraient recevoir d'aides financières que s'ils permettent une réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre et ne sont pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale.

La directive de 2009 sur les énergies renouvelables exige une part de 10 % d'énergies renouvelables dans la consommation du secteur des transports à l'horizon 2020; la directive sur la qualité des carburants fixe un objectif de 6 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 pour les carburants utilisés dans le secteur des transports. Une contribution notable des biocarburants à la réalisation de ces objectifs est escomptée.

Afin d'éviter d'éventuels effets secondaires négatifs, les deux directives imposent des critères de durabilité que les biocarburants et les bioliquides doivent respecter pour être comptabilisés aux fins de la réalisation des objectifs et bénéficier d'aides.

Les critères de durabilité des biocarburants aujourd'hui en vigueur empêchent que des forêts, des zones humides et des terres riches en biodiversité soient directement converties à la production de biocarburants et imposent que les émissions de gaz à effet de serre des biocarburants soient inférieures d'au moins 35 % à celles des carburants fossiles qu'ils remplacent. À partir de 2017, cette réduction devra être d'au moins 50%

Le risque existe cependant que pour satisfaire une partie de la demande supplémentaire de biocarburants, les terres dédiées à l'agriculture augmentent à l'échelle mondiale, ce qui conduirait indirectement à une hausse des émissions due à la conversion des sols. C'est pourquoi la Commission a examiné l'impact des changements indirects dans l'affectation des sols (ILUC) et a proposé les mesures précitées en vue de réduire au minimum cet impact.

### **III. COM 626 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - PROGRÈS DANS LA RÉALISATION DES OBJECTIFS ASSIGNÉS AU TITRE DU PROTOCOLE DE KYOTO**

Il y a lieu de noter qu'il s'agit d'un rapport annuel que la Commission est tenue d'établir sur base des données fournies par les États membres pour évaluer les progrès accomplis par la

Communauté et par ses États membres dans la voie du respect des engagements pris au titre de la CCNUCC et du protocole de Kyoto.

Quelques chiffres clé :

émissions 2011 (chiffres provisoires) :

- **UE-15** : -14% par rapport à 1990 (diminution de 3,6% par rapport à 2010) ; évolution du PIB 1990 – 2011 : 43%
- **UE-27** : -18% par rapport à 1990 (diminution de 2,5% par rapport à 2010) ; évolution du PIB 1990 – 2011 : 48%

Les émissions ont diminué tant dans l'UE-15 que dans l'UE-27 en dépit d'une croissance économique marquée, ce qui montre que la dissociation entre les émissions de GES et la croissance économique a progressé régulièrement depuis 1990.

Dans l'ensemble, l'UE-15 est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif qui lui a été assigné au titre du protocole de Kyoto (réduction des émissions de 8% sur la période 2008 – 2012 par rapport à 1990). D'après les projections cumulées pour tous les secteurs, les émissions totales de GES de l'UE-15 durant la période d'engagement au titre du protocole de Kyoto devraient être inférieures de 11,3 % à celles de l'année de référence (1990).

**Pour le Luxembourg**, les chiffres se présentent comme suit :

- 2008 : 12,1 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> ;
- 2009 : 11,6 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> ;
- 2010 : 12,1 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> ;
- 2011 : 12,3 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> (provisoire)

Objectif Kyoto : 9,48 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> en moyenne par année pendant la période 2008 – 2012.

Nos émissions se situent donc en moyenne à 12 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> pendant les années 2008 à 2011, soit 9% en dessous du niveau de 1990. Le Luxembourg assurera le respect de ses obligations grâce au recours aux mécanismes flexibles.

#### **IV. COM 629 : Programme de travail de la Commission pour 2013**

La Commission poursuit 7 objectifs pour 2013 :

- Une véritable union économique et monétaire
- Stimuler la compétitivité grâce au marché unique et à la politique industrielle
- Garantir l'interconnexion pour affronter la concurrence
- La croissance au service de l'emploi : inclusion et excellence

- Utiliser les ressources de l'Europe de manière à renforcer sa compétitivité

- Construire une Europe sûre

- Assumer notre part de responsabilité : l'Europe sur la scène mondiale.

Dans le domaine de l'environnement, la Commission explique qu'actuellement "la planification et les investissements sont entravés par l'absence de cadres à long terme, concernant sans nul doute la politique à mener en matière de climat et d'énergie au-delà de 2020, mais aussi l'utilisation durable à long terme de ressources essentielles telles que l'air, le sol, l'énergie, l'eau, les poissons et la biomasse". Pour 2013, il s'agira donc d'optimiser l'utilisation de l'énergie, des ressources et de l'environnement grâce à des **politiques de croissance durable** qui permettront de répondre aux besoins en énergie, de faire face aux changements climatiques et d'améliorer la qualité de l'air et la gestion des déchets. L'année 2013 marquera le début de la 3e phase du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (2013-2020).

Afin de continuer à compléter les chaînons manquants, la Commission présentera, en 2013 ou en 2014, des propositions visant à:

- fournir des perspectives à long terme concernant la manière dont l'UE poursuivra, au-delà de ses objectifs pour 2020, sa trajectoire vers une économie à faibles émissions de CO<sub>2</sub>, en définissant un cadre global pour la période allant jusqu'en 2030;
- élaborer une nouvelle stratégie sur l'adaptation au changement climatique afin d'accroître la résilience de l'Europe;
- réexaminer la législation en matière de déchets, pour réfléchir à la manière dont les nouveaux marchés et l'amélioration du recyclage peuvent contribuer à la croissance;
- adapter le cadre stratégique de l'UE concernant la qualité de l'air.