

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Réunion retransmise en direct¹

Procès-verbal de la réunion du 16 avril 2026

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 27 novembre 2025 (deux réunions, dont une jointe) et du 26 février 2026
2. 8637 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés
- Rapporteur: Madame Corinne Cahen

– Continuation des travaux (discussion sur les informations supplémentaires demandées)
– Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8632 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus
- Rapporteur: Madame Corinne Cahen

– Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8645 Projet de loi relative à la rénovation et à l'extension de l'ancien Lycée technique agricole à Ettelbruck pour les besoins du Lycée technique d'Ettelbruck
- Rapporteur: Monsieur Marc Hansen

– Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 8594 Projet de loi relative à la construction de bâtiments administratifs pour l'ESM (European Stability Mechanism) et pour l'État à Luxembourg-Kirchberg
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

– Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. Présentation Masterplan aéroport de Luxembourg
7. Présentation Tram rapide
8. Divers

*

¹ Retrouvez la vidéo de la réunion ici : <https://chd.lu/fr/meeting/1014519>.

Présents : Mme Nancy Arendt remplaçant M. Paul Galles, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Marc Hansen, M. Michel Lemaire, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, M. Georges Mischo remplaçant M. Charles Weiler, M. Ben Polidori remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Meris Sehovic, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Loris Meyer, M. Max Dörner, M. Jean-Paul Lickes, M. Frank Vansteenkiste, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Léon Ludovicy, Directeur, Mme Annick Trmata, Directrice adjointe, de l'Administration des transports publics

M. Roland Fox, Directeur de l'Administration des ponts et chaussées

M. Alexander Flassak, Président-Directeur Général, M. Gilio Fonck, Président du Conseil d'administration, de lux-Airport

M. Helge Dorstewitz, Président du Conseil d'administration, M. Anthony Mopty, Direction Nouvelles Lignes, de LUXTRAM S.A.

M. Hugo Dewar, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 27 novembre 2025 (deux réunions, dont une jointe) et du 26 février 2026

Les projets de procès-verbal des réunions du 27 novembre 2025 (deux réunions) et du 26 février 2026 sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 8637 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés

Note du secrétariat : Les députés se sont vu transmettre, par courrier, une note explicative sur les coûts des services de transport public demandée au ministère.

Madame la Ministre rappelle d'emblée la visite organisée à Ettelbruck, destinée à examiner différentes infrastructures dans le cadre des travaux législatifs¹, et rend hommage aux efforts soutenus déployés par plusieurs administrations pour en assurer la préparation. À ce stade, six députés sont inscrits pour y participer, et elle exprime le souhait que d'autres puissent encore s'y associer. Elle souligne se réjouir de cette occasion d'échange sur le terrain, estimant qu'il est essentiel, au regard des investissements conséquents engagés en faveur de l'amélioration des infrastructures et de la mobilité, de constater concrètement l'état d'avancement des projets ainsi que les conditions de leur mise en œuvre.

Abordant ensuite le deuxième point inscrit à l'ordre du jour, elle précise qu'il concerne l'adaptation du financement du transport spécifique, en particulier du service Mobibus. Elle rappelle que la création et le maintien d'une société inclusive constituent une priorité essentielle du Gouvernement et que les services de transport jouent à cet égard un rôle déterminant. Elle mentionne à titre illustratif que ce dispositif concerne environ 3 500 bénéficiaires, dessert 177 structures et a représenté, au cours de l'année écoulée, plus de 9 millions de kilomètres parcourus, soit environ 6 600 trajets hebdomadaires. Elle constate une augmentation significative de la demande à l'échelle nationale, liée notamment à l'apparition de nouveaux bénéficiaires, au développement de structures plus spécialisées et à la diversification des besoins, auxquels il convient de répondre de manière adaptée.

Elle précise que le ministère, et plus spécifiquement l'Administration des transports publics, agit en qualité d'exécutant des services, ceux-ci relevant de la responsabilité des ministères de la Famille, de l'Éducation nationale et du Travail.

Elle indique qu'en 2024, les dépenses associées à ce dispositif se sont élevées à 55 millions d'euros, pour atteindre 70 millions d'euros en 2025. Elle souligne qu'il ne s'agit pas uniquement d'une question budgétaire, mais d'un investissement jugé fondamental. Elle rappelle également que des efforts importants ont été entrepris au cours des deux dernières années et demie afin d'améliorer la qualité des transports spécifiques, notamment à travers la réalisation d'une enquête de satisfaction du service Adapto, dont les résultats seront prochainement présentés. Elle précise que le taux de satisfaction atteint désormais 80%, traduisant une amélioration notable du service, également perceptible par la diminution du nombre de réclamations, même si des incidents ponctuels peuvent encore survenir.

Elle rappelle que l'accord de coalition prévoit explicitement le renforcement de la fiabilité et de la performance de ces services et estime que les bénéfices sociaux générés justifient pleinement les investissements engagés. Elle insiste sur la nécessité de placer l'utilisateur au centre des préoccupations, ce qui implique une adaptation du cadre législatif afin de refléter les réalités actuelles et d'y répondre de manière adéquate.

Elle évoque ensuite les discussions intervenues au sein de la présente commission parlementaire en date du 26 février 2026, au cours de laquelle des questions légitimes ont été soulevées concernant les coûts relatifs au fonctionnement du service Mobibus, qui ont conduit à la rédaction d'un courrier conjoint signé par quatre ministres (la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, le Ministre de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, le Ministre du Travail et le Ministre de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil) en date du 17 mars 2026, accompagné d'une note explicative sur les coûts des services de transport public de l'Administration des transports publics apportant des éclaircissements sur plusieurs points.

¹Loi du 7 juin 2024 relative à la construction et à l'équipement d'un bâtiment abritant une auberge de jeunesse et une structure administrative multifonctionnelle au pôle d'échange multimodal à Ettelbruck (doss. parl. 8264); loi du 15 juillet 2022 modifiant la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (doss. parl. 7939).

Elle rappelle que le service Mobibus ne relève pas du transport de « masse », ce qui explique des coûts structurellement différents. Elle indique que l'hypothèse consistant à recourir à des taxis a déjà été examinée, notamment dans le cadre d'appels d'offres auxquels une entreprise de taxis avait participé. Il est apparu que cette solution se révélait plus coûteuse que les offres des entreprises de transport par bus, conduisant même à l'annulation d'un marché en raison de prix jugés inacceptables. Elle souligne ainsi la vigilance constante exercée en matière de maîtrise des coûts. Elle ajoute que, le cas échéant, l'Autorité de la concurrence demeure compétente pour prévenir toute position dominante ou entente, comme précisé dans la note explicative transmise.

Elle insiste encore sur l'importance de ne pas perdre de vue l'objectif principal, à savoir la fourniture d'un service de qualité, fiable et performant, et exprime l'espoir de pouvoir compter sur le soutien des membres de la présente commission parlementaire. Elle rappelle enfin que le questionnement du parlement demeure légitime et nécessaire.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) revient sur l'enquête récente relative à la qualité des services, évoquée précédemment, et se félicite de l'amélioration constatée, notamment du fait que 80% des utilisateurs se déclarent désormais satisfaits.

Il souhaite toutefois attirer l'attention sur les 20% d'utilisateurs non satisfaits, soit environ un usager sur cinq. Il s'interroge sur la nature de leurs doléances, remarques ou critiques, et sur les aspects du service qui pourraient ne pas répondre de manière optimale à leurs attentes.

Par ailleurs, il remercie la Ministre pour la note explicative transmise, reconnaissant les efforts déployés pour fournir des éclaircissements. Il indique néanmoins éprouver des difficultés à en interpréter certains éléments, en particulier le tableau présentant une ventilation des différents lots, qu'il juge peu compréhensible en l'état. Il sollicite, à cet égard, des explications complémentaires.

Il relève toutefois positivement la présentation comparative des différents services, tels que Mobibus classique ou Mobibus JOB, qui permet d'en apprécier les différences et les écarts de coûts. S'agissant plus spécifiquement du service Mobibus JOB, il souligne que celui-ci présente le coût par utilisateur le plus élevé, avec un montant moyen d'environ 287 euros par trajet.

Dans ce contexte, il indique que la question centrale réside dans la compréhension de la structure de ces coûts. Il souhaite obtenir une ventilation précise de ce montant, notamment la part relative aux équipements, aux coûts de personnel, ainsi qu'aux autres postes de dépense, tels que les coûts énergétiques. Une telle clarification lui paraît indispensable afin d'évaluer si ces coûts correspondent à une réalité objectivement justifiable.

Il reconnaît que la comparaison avec le recours à des services de taxi peut apparaître simplificatrice, mais observe néanmoins que le coût de 287 euros par trajet demeure particulièrement élevé. Il précise qu'il ne remet pas en cause l'importance du dispositif ni son soutien au projet, soulignant la nécessité de garantir l'inclusion des personnes concernées et de leur permettre d'accéder à l'éducation, à la formation et à l'emploi.

Il conclut en réaffirmant que, malgré son soutien de principe, la question du coût par utilisateur demeure essentielle et appelle, selon lui, des explications plus détaillées et convaincantes que celles actuellement disponibles dans les documents transmis.

Madame la Présidente-Rapporteur, Corinne Cahen (DP), indique, en sa qualité d'ancienne ministre de la Famille, que la comparaison avec le recours aux taxis est quelque peu simplificatrice. Elle souligne notamment que l'accès à un taxi peut s'avérer difficile, voire

inadapté, pour des personnes en fauteuil roulant, en particulier lorsque celui-ci est volumineux.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) juge le tableau évoqué précédemment intéressant en ce qu'il distingue différentes catégories, telles que les catégories 0A ou 1A, correspondant aux usagers ne nécessitant pas de fauteuil roulant. Il précise que ces catégories concernent des transports effectués au moyen de minibus classiques, utilisés notamment pour des structures telles que les maisons relais, avec des capacités d'accueil variant généralement entre cinq et neuf personnes par véhicule.

Il observe que les coûts annuels associés à ces prestations varient selon les régions, avec des montants de l'ordre de 73 000 à 115 000 euros, voire 96 000 euros selon les cas. Il reconnaît que ces différences peuvent s'expliquer en partie par les distances à parcourir, tout en notant que les régions présentant les trajets les plus longs ne sont pas nécessairement les plus coûteuses, ce qui laisse supposer l'existence d'autres facteurs explicatifs.

Il attire ensuite l'attention sur les catégories 1C et 1B, qui concernent des usagers en situation de handicap nécessitant des équipements spécifiques, tels que des rampes d'accès. Il souligne que, selon les données fournies, environ 72% des coûts seraient imputables aux frais de personnel. À cet égard, il indique comprendre, à la lecture de la note, que l'offre retenue aurait été présentée conjointement par l'ensemble des entreprises de transport par bus, regroupées au sein d'une structure commune, ce qui soulève, selon lui, des interrogations quant à l'absence de concurrence effective. Il mentionne également qu'une entreprise de taxis s'était initialement positionnée avant de se retirer, ce qu'il considère compréhensible au regard des contraintes spécifiques liées au transport de personnes à mobilité réduite.

S'il reconnaît la pertinence du recours à des bus adaptés, il exprime néanmoins son incompréhension quant à certains niveaux de coûts, en particulier en ce qui concerne les dépenses de personnel. Il cite notamment un montant de 219 000 euros imputé à la rémunération du personnel pour un seul bénéficiaire, ce qui lui paraît difficilement justifiable, même en tenant compte des besoins en personnel de remplacement, de gestion ou d'encadrement. Il estime que ces montants ne correspondent pas aux niveaux observés dans les conventions collectives du secteur et s'interroge dès lors sur la méthode de calcul ayant conduit à ces résultats.

Il relève par ailleurs que les coûts énergétiques représenteraient environ 8% des dépenses, ce qu'il considère cohérent au regard de l'évolution des prix du carburant, tandis que les 20% restants relèveraient d'autres postes, tels que les infrastructures ou les frais généraux. Il conclut en indiquant que, malgré ces éléments, la structure globale des coûts lui paraît difficile à comprendre, d'autant plus qu'une seule offre aurait été introduite à l'issue de la procédure d'appel d'offres.

Enfin, il évoque la possibilité, mentionnée dans la note, de saisir l'Autorité de la concurrence, qu'il considère comme un élément important dans l'analyse de la situation.

Madame la Ministre indique que la situation doit être traitée de manière transparente. Elle rappelle que les services concernés font l'objet de procédures de mise en concurrence conformément aux règles en vigueur, précisant que des explications complémentaires sur ces procédures pourront être apportées par le Directeur de l'Administration des transports publics.

Elle souligne que le service « Mobibus classique » ainsi que le service « Adapto » relèvent de prestations semi-individualisées, nécessitant des équipements spécialisés et impliquant, de ce fait, des coûts de personnel particulièrement élevés. Elle insiste également sur le fait que le service « Mobibus JOB » présente des spécificités telles qu'il ne saurait être comparé aux autres dispositifs.

Abordant ensuite plus précisément la structure des marchés et les réflexions en cours, elle indique que des travaux sont menés, notamment par l'Administration des transports publics, afin d'optimiser les procédures d'appel d'offres et d'identifier d'éventuelles synergies supplémentaires. Elle évoque également le rôle de l'Autorité de la concurrence, déjà mentionné dans le courrier transmis, comme élément de garantie du bon fonctionnement du marché.

Enfin, elle précise que la « FLEAA » (Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars) constitue à la fois une fédération et une coopérative, et rappelle que l'administration procède à des appels d'offres auxquels les opérateurs répondent librement. Elle souligne que les autorités doivent se fonder sur les offres effectivement reçues et ne peuvent en aucun cas en créer de nouvelles.

Le Directeur de l'Administration des transports publics, s'agissant du taux de satisfaction évoqué précédemment, apporte des éléments d'explication relatifs aux 20% d'utilisateurs non satisfaits. Il précise que plusieurs facteurs entrent en ligne de compte, notamment le temps de réponse du centre d'appels, la qualité perçue du service ainsi que l'interaction avec les chauffeurs. Il souligne que ces différents aspects contribuent à expliquer les écarts de satisfaction observés.

Il ajoute que des informations plus détaillées seront communiquées dans la conférence de presse organisée par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, le 17 avril 2026² concernant l'enquête de satisfaction du service Adapto. Il insiste néanmoins sur le fait qu'un certain nombre d'améliorations sont en cours ou prévues. À titre d'exemple, il mentionne les progrès déjà réalisés en matière de délais de réponse du centre d'appels, ainsi que les recrutements supplémentaires envisagés afin de renforcer ce service. Par ailleurs, il indique que les usagers sont encouragés à recourir davantage à l'application numérique existante permettant notamment de faciliter les réservations.

En ce qui concerne la qualité du service fourni par les chauffeurs, il précise que des programmes de formation sont prévus, comprenant à la fois des modules d'apprentissage en ligne et des formations pratiques, visant à améliorer la prise en charge des usagers et à renforcer les compétences relationnelles du personnel.

Abordant ensuite la question de la ventilation des coûts, il renvoie au tableau figurant dans la documentation transmise, en confirmant que les coûts énergétiques représentent environ 8%, les coûts de personnel 72%, et que les 20% restants couvrent notamment l'amortissement des véhicules ainsi que les frais d'entretien et de maintenance. Il souligne que cette répartition correspond aux données fournies par l'opérateur économique dans le cadre de son offre et précise que tout autre soumissionnaire aurait été libre de proposer une structure de coûts différente.

Enfin, il apporte des précisions sur la structuration des marchés, en indiquant qu'il s'agit d'un marché unique subdivisé en plusieurs lots, chacun correspondant à une région spécifique. Il rappelle également que, lors de la procédure initiale, une entreprise de taxis avait soumis une offre, laquelle s'était révélée nettement plus élevée que celle des autres opérateurs économiques.

La Directrice adjointe de l'Administration des transports publics précise que le marché a été structuré en plusieurs lots, correspondant chacun à une région, et que les opérateurs économiques avaient la possibilité de soumettre une offre pour un ou plusieurs lots. Elle

²https://mmtp.gouvernement.lu/fr/actualites.gouvernement2024+fr+actualites+toutes_actualites+communiques+2026+04-avril+17-backes-adapto.html

indique qu'en l'espèce, la FLEAA a fait le choix de déposer une offre pour l'ensemble des lots, bien qu'il lui eût été loisible de ne répondre que partiellement à l'appel d'offres. Elle rappelle également que l'entreprise de taxis, initialement candidate, avait présenté une offre sensiblement plus élevée et a, par la suite, renoncé à participer à la procédure.

Monsieur Goergen confirme sa compréhension du mécanisme, en soulignant que différentes entreprises auraient pu soumissionner séparément pour des lots distincts, ce qui n'a pas été le cas. Il en déduit qu'il conviendrait, selon lui, d'examiner cette situation avec l'Autorité de la concurrence.

Madame la Présidente-Rapporteur reconnaît la pertinence de cette observation, tout en rappelant que le ministère et l'Administration des transports publics demeurent liés par les offres effectivement reçues dans le cadre de la procédure d'appel d'offres et ne peuvent aller au-delà de celles-ci. Elle indique néanmoins que la saisine de l'Autorité de la concurrence relève du droit de chacun.

Monsieur Goergen précise qu'il n'entend pas mettre en cause ni le ministère ni l'administration, mais qu'il s'interroge, en tant que député, sur la cohérence des montants figurant dans le dossier transmis, qu'il juge disproportionnés au regard des prestations attendues. Il évoque, à titre de réflexion, l'hypothèse d'une prise en charge directe sous forme de service public, compte tenu notamment de la part importante des coûts de personnel. Il souligne toutefois que sa démarche consiste avant tout à exercer un contrôle et à demander des éclaircissements en tant que député.

Madame la Présidente-Rapporteur partage en partie ce constat, tout en insistant sur le fait que la priorité immédiate réside dans la garantie de la continuité du service de transport. Elle estime dès lors qu'il convient d'adopter le projet de loi afin d'assurer le transport des usagers concernés, tout en poursuivant ultérieurement la réflexion sur l'organisation et le financement du dispositif. Elle rappelle que la question du coût a déjà fait l'objet d'un constat partagé au sein de la commission et souligne la qualité et le caractère détaillé de la note explicative transmise. Elle propose dès lors de fixer un temps de parole en vue de conclure les discussions et de poursuivre l'examen en séance plénière.

Madame la Ministre rappelle que la priorité est d'assurer le maintien du service. Elle indique également que les observations formulées, notamment en ce qui concerne le rôle de l'Autorité de la concurrence, ont été pleinement prises en considération.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) intervient pour s'enquérir du modèle de base retenu pour l'organisation de la discussion.

Monsieur Goergen réaffirme son accord quant à la nécessité d'assurer le transport des usagers, tout en proposant qu'un engagement soit pris en vue d'une saisine de l'Autorité de la concurrence parallèlement à l'adoption du financement.

Madame la Présidente-Rapporteur répond qu'une telle démarche ne relève pas, selon elle, d'une décision à prendre formellement au niveau de la commission, tout en rappelant que chacun demeure libre d'initier une telle saisine. Elle indique avoir confiance dans le ministère et l'administration et souligne que le message issu des échanges est clair et a vocation à être entendu, y compris par les acteurs du secteur. Elle conclut en proposant de procéder à la fixation du temps de parole et à la mise au vote du rapport, afin de permettre l'adoption du texte et la continuité du service.

Le projet de rapport est adopté à la majorité des membres de la commission parlementaire, avec une voix contre (Monsieur Goergen) et cinq abstentions (Madame Francine Closener

(LSAP), Monsieur Cruchten, Monsieur Michel Lemaire (ADR), Monsieur Ben Polidori (LSAP) et Monsieur Sehovic).

La commission propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle de base.

3. 8632 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame la Présidente-Rapporteur, Monsieur Goergen indique encore que la discussion rejoint, selon lui, les mêmes constats que le projet de loi 8637. Il rappelle que la Chambre de Commerce, dans son avis, a estimé que les coûts du dispositif sont environ 3,7 fois supérieurs à ceux du transport scolaire ordinaire.

Il mentionne qu'il a été avancé lors de la dernière réunion de commission que le nombre d'arrêts serait plus élevé, mais estime que ces arrêts sont comparables à ceux desservis par le réseau RGTR ou d'autres services, et que cet argument ne saurait, à lui seul, justifier un tel écart de prix par rapport au marché.

Il ajoute qu'une réponse récente à une question parlementaire met en évidence une forte concentration du marché, deux entreprises se partageant environ les trois quarts de celui-ci. Il précise notamment que l'une d'entre elles, la société Émile Weber qui détient aussi la société Wemobility détient une part de marché de 46,4% et estime que celle-ci pourrait encore augmenter si le projet de loi était adopté.

Il considère dès lors qu'il convient d'aborder la situation avec rigueur, dans la mesure où le texte soumis vise à confier à des opérateurs privés un marché de transport scolaire dans le sud du pays, auparavant assuré en partie par des acteurs publics ou communaux, à un coût nettement supérieur au prix de marché constaté. Pour ces raisons, il indique ne pas pouvoir soutenir le projet en l'état.

Le Directeur de l'Administration des transports publics répond que les éléments avancés lors de la réunion précédente demeurent valables. Il précise que, dans le sud du pays, les arrêts sont nettement plus rapprochés dans le cadre du transport scolaire, ce qui a un impact sur la vitesse commerciale et, par conséquent, sur les coûts. Il ajoute que le marché concerné a été conçu comme une phase d'intégration dans un dispositif global, ce qui a réduit la marge de planification pour les entreprises de transport et s'est, dès lors, répercuté sur les prix proposés.

Le projet de rapport est adopté à la majorité des membres de la commission parlementaire, avec une voix contre (Monsieur Goergen) et une abstention (Monsieur Lemaire).

La commission propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle de base.

4. 8645 Projet de loi relative à la rénovation et à l'extension de l'ancien Lycée technique agricole à Ettelbruck pour les besoins du Lycée technique d'Ettelbruck

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport, celui-ci est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose à la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle avec rapport et sans débats.

5. 8594 Projet de loi relative à la construction de bâtiments administratifs pour l'ESM (European Stability Mechanism) et pour l'État à Luxembourg-Kirchberg

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport, celui-ci est adopté par la majorité des membres de la commission parlementaire, avec une abstention (Monsieur Sehovic).

La commission propose à la Conférence des présidents comme temps de parole un modèle de base.

6. Présentation Masterplan aéroport de Luxembourg

Madame la Ministre souligne qu'un tel Masterplan constitue une première pour le Luxembourg et pour son aéroport, ce qui lui confère une importance particulière. Elle indique que ce document est le fruit d'un travail approfondi mené au cours des deux dernières années, ayant permis d'aboutir à un concept global et à un véritable document de planification. Elle précise qu'il s'agit avant tout d'un document stratégique, qui devra être suivi de travaux complémentaires, notamment sous la forme d'études spécifiques, mais qui constitue d'ores et déjà une base essentielle pour le développement futur de l'aéroport.

Elle rappelle ensuite le rôle économique majeur de l'aéroport, qu'il convient de ne pas perdre de vue dans les réflexions engagées. Elle mentionne que celui-ci contribue à hauteur de 13% au produit intérieur brut et génère environ 90 000 emplois dans la Grande Région, dont 55 000 au Luxembourg. Elle souligne ainsi l'importance significative des activités et des emplois liés directement et indirectement à l'aéroport.

Elle indique que le Masterplan repose sur une série de prévisions établies par différents acteurs, tels que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Association du transport aérien international (IATA) ainsi que les compagnies aériennes. Elle rappelle toutefois que les évolutions géopolitiques et les crises, telles que la pandémie de Covid-19, peuvent avoir un impact sur le secteur, introduisant une part d'incertitude. Néanmoins, elle souligne que l'approche retenue s'inscrit dans une perspective à long terme, les projections indiquant un doublement du nombre de passagers d'ici 2050, pour atteindre plus de dix millions, ainsi qu'une augmentation du volume de fret à 1,25 million de tonnes, soit une hausse de 50%.

Elle précise que, selon ces projections, environ la moitié des passagers serait transportée par Luxair, tandis que les compagnies à bas coût représenteraient environ trois millions de passagers, le reste étant assuré par des compagnies traditionnelles telles que Lufthansa, Air France ou KLM. Elle ajoute que 77% des mouvements concerneraient des vols passagers, 15% des vols cargo et le reste de l'aviation "business". Elle souligne également que plus de 99% des avions de passagers seraient de taille relativement modeste, correspondant à des appareils tels que les Boeing 737, Airbus A320 ou Embraer 190/195.

Elle évoque ensuite les enjeux liés à l'aviation durable, intégrés dans le Masterplan, notamment dans le cadre de l'initiative "ReFuelEU aviation", visant à atteindre une part de 70% de carburants durables. Elle rappelle que le Gouvernement s'est engagé, dans l'accord de coalition, à moderniser les infrastructures, objectif auquel répond ce projet. Elle mentionne à cet égard un plan d'investissement sur sept ans, de 2025 à 2032, d'un montant d'environ un milliard d'euros, dont 200 millions pris en charge par l'État. Elle précise qu'une partie de

ces investissements concerne déjà des projets tels que la “ Fuel Farm », essentielle du point de vue de la résilience.

Elle évoque également d'autres projets structurants, tels que le développement de la Cité de l'aéroport, la réaffectation de la gare souterraine en vue d'une extension future des activités, ainsi que les réflexions en cours concernant la relocalisation de l'aviation sportive. Elle mentionne en outre la planification d'un nouveau salon d'honneur, d'un terminal dédié à l'aviation d'affaires et d'infrastructures nécessaires aux missions liées à Frontex. Elle indique également que les travaux relatifs au projet de tour de contrôle hybride se poursuivent.

Elle souligne que le Masterplan couvre l'ensemble des volets liés à l'avenir des capacités et des infrastructures aéroportuaires, tant pour les passagers que pour le fret, ainsi que pour les installations techniques telles que les aires de stationnement, les services de catering ou encore les zones de dégivrage. Elle insiste sur le fait que ce document constitue une étape déterminante, tout en précisant qu'il ne s'agit pas d'un plan de construction définitif. Elle rappelle que des études de faisabilité devront encore être menées, que les projets devront être détaillés et que les autorisations nécessaires devront être obtenues.

Elle conclut en soulignant que l'objectif principal est de disposer d'un document de planification permettant d'optimiser l'utilisation des capacités disponibles, dans un contexte de contraintes foncières, et de guider les développements futurs sur une base stratégique solide. Elle insiste enfin sur le caractère indispensable de ce travail.

Il est procédé à une présentation PowerPoint, annexée à la présente, pour le détail de laquelle il y a lieu de s'y référer.

Monsieur Gilio Fonck, Président du Conseil d'administration de lux-Airport, précise d'emblée que le Masterplan ne constitue pas un plan de construction détaillé pour les trois à cinq prochaines années, ni une version définitive figée. Il souligne qu'il s'agit d'un document évolutif, susceptible d'adaptations au fil du temps. L'objectif principal a été d'identifier les possibilités de développement à l'horizon 2050, voire au-delà, afin de permettre à l'aéroport de suivre l'évolution du secteur aérien. Il rappelle que les prévisions annoncent un doublement du trafic aérien en Europe au cours des 25 prochaines années, avec une croissance encore plus marquée en Asie, ce qui confirme le caractère dynamique du secteur.

Il explique que le Masterplan repose d'abord sur une réorganisation globale des infrastructures, visant à rationaliser l'occupation des espaces. Alors que, par le passé, les aménagements répondaient principalement à des besoins ponctuels, une structuration plus cohérente est désormais mise en place, avec une définition claire des zones dédiées aux différentes activités. Cette réorganisation implique l'extension de plusieurs infrastructures existantes, telles que le terminal B, et la démolition de certains bâtiments administratifs, d'anciennes installations cargo, des infrastructures liées à l'aviation sportive ou encore l'actuelle installation de stockage de carburant, appelée à être remplacée.

Le projet prévoit notamment l'extension progressive du terminal passagers, dont la surface devrait à terme être doublée, ainsi que la construction de nouvelles jetées, permettant d'augmenter la capacité jusqu'à plus de 15 millions de passagers, assurant ainsi une marge suffisante jusqu'à la seconde moitié des années 2060.

S'agissant du fret, il indique que des investissements importants sont déjà en cours et se poursuivront, notamment par l'agrandissement des aires de stationnement pouvant accueillir jusqu'à 16 avions cargo. Des infrastructures complémentaires, telles que des ateliers, garages et installations de maintenance pour les équipements au sol, sont également prévues à proximité de la nouvelle “ Fuel Farm ».

Il évoque ensuite le développement du pôle passagers, comprenant notamment le Skypark, dont l'occupation devrait être largement effective à court terme, ainsi qu'un projet futur d'« Airport City », incluant des hôtels et surfaces de bureaux, avec une connexion directe au terminal via une passerelle. Des capacités de stationnement supplémentaires pourraient également y être intégrées.

Le développement de l'aviation d'affaires et des infrastructures associées, telles qu'un nouveau salon d'honneur et un accès principal repensé, est également prévu. Les installations existantes pour les services de sécurité et de secours devraient, quant à elles, rester globalement inchangées, avec toutefois certaines extensions envisagées, notamment la création d'un hélicoptère afin de limiter les interférences avec le trafic aérien.

Par ailleurs, un pôle logistique d'envergure est projeté au niveau de la Cité de l'aéroport, incluant un centre logistique d'environ 60 000 m² et, à plus long terme, une infrastructure de catering bénéficiant d'un positionnement stratégique entre les zones « airside » et « landside ». À plus court terme, une nouvelle installation de catering sera toutefois réalisée pour répondre aux besoins actuels.

Le projet comprend également la création de zones de dégivrage (« de-icing areas ») situées à proximité des entrées de piste, permettant d'améliorer l'efficacité des opérations hivernales et d'optimiser l'utilisation des infrastructures. Des adaptations des infrastructures routières et techniques sont également prévues, notamment le redressement et l'élargissement du « taxiway », afin de fluidifier les mouvements au sol.

Il mentionne en outre des études en cours relatives à la mise en place d'une piste de secours (« contingency runway »), destinée à être utilisée en cas d'indisponibilité de la piste principale, tout en précisant les contraintes techniques et réglementaires associées à un tel projet.

Le développement des infrastructures de maintenance est également envisagé, avec la possibilité d'ajouter de nouveaux hangars, ainsi qu'une installation dédiée aux essais moteurs, conçue pour limiter les nuisances sonores.

Il indique par ailleurs qu'un espace sera réservé à des usages militaires, sous la responsabilité de la Direction de la Défense, dont les modalités d'exploitation restent à définir.

Enfin, il évoque la réaffectation de la gare souterraine, destinée notamment à accueillir un nouveau système de traitement des bagages, dont la capacité pourrait être triplée, ainsi que des installations énergétiques. À terme, la configuration finale du terminal permettrait de desservir jusqu'à 53 avions simultanément, contre 27 actuellement, ce qui représente un doublement des capacités. Il souligne toutefois que la contrainte principale à long terme résidera dans le nombre d'avions pouvant être accueillis, constituant ainsi un futur facteur limitant à l'horizon des années 2060.

Le Directeur Général de lux-Airport Alexander Flassak se félicite de la mise à disposition d'un document stratégique structurant, définissant des orientations claires pour les années à venir et permettant d'engager des projets cohérents avec une vision à long terme. Il souligne que, bien que l'emprise foncière de l'aéroport soit limitée, celui-ci dispose encore de réserves de développement importantes, à condition d'optimiser l'utilisation et l'affectation des surfaces disponibles afin de garantir la pérennité du site de Findel.

S'agissant du court et moyen terme, il précise qu'un plan d'investissement couvrant la période allant jusqu'en 2032 prévoit principalement trois axes d'intervention majeurs. Il mentionne en premier lieu l'extension des terminaux A et B, rendue nécessaire par la saturation progressive des capacités, notamment aux heures de pointe, au niveau des contrôles de sécurité, des enregistrements, des zones d'attente et des espaces d'embarquement. Il indique que ces

contraintes, particulièrement marquées en période matinale, imposent un élargissement rapide des infrastructures, conformément aux orientations du Masterplan.

Il détaille que, dans une première phase à l'horizon 2028, une extension latérale du terminal A sera réalisée, principalement afin d'augmenter les capacités des contrôles de sécurité, tout en permettant également une amélioration des installations de traitement des bagages et des espaces d'accueil des passagers. Cette extension intégrera des équipements de dernière génération, avec une centralisation des contrôles de sécurité afin d'améliorer la fluidité et le confort des usagers. Il précise que ces évolutions permettront également de mieux intégrer la station de tramway, qui, à terme, sera positionnée de manière plus centrale par rapport au terminal, réduisant significativement les distances de déplacement pour les passagers.

Dans une seconde phase, prévue à l'horizon 2032, le terminal A fera l'objet d'un agrandissement plus substantiel, conduisant à un doublement de sa capacité et à la création de nouvelles zones d'embarquement équipées de passerelles (« boarding bridges »). Cette évolution permettra d'assurer la prise en charge du trafic passagers à long terme, en cohérence avec les projections à l'horizon 2050.

Parallèlement, le terminal B sera étendu par la construction d'un nouveau bâtiment sur sa partie ouest, d'environ 80 mètres de longueur, comprenant six nouvelles portes d'embarquement couvertes, des espaces d'attente modernisés ainsi que des services complémentaires, tels que des zones de restauration et des aménagements destinés aux passagers. Cette extension vise notamment à compenser les limitations actuelles du terminal B et à améliorer significativement le confort des usagers.

Il évoque également la réalisation d'un nouveau salon d'honneur et d'un centre dédié à l'aviation d'affaires, dont la mise en service est prévue en lien avec la présidence de 2029, afin d'offrir des infrastructures répondant aux standards de qualité attendus. Ces installations seront implantées sur le site des bâtiments administratifs existants, à proximité du hangar historique.

Le projet inclut en outre la construction d'une nouvelle tour de contrôle hybride, dont l'implantation est déjà définie, bien que les détails architecturaux restent à préciser.

S'agissant du fret, il souligne l'importance stratégique de ce secteur pour le Luxembourg et la nécessité de moderniser les infrastructures existantes afin de rester compétitif à l'échelle européenne. Il indique qu'un nouveau centre cargo est prévu, intégrant davantage d'automatisation et une meilleure efficacité des surfaces, en réponse aux évolutions observées dans d'autres grands aéroports. Il mentionne également la construction de la nouvelle « Fuel Farm », déjà visible en partie, ainsi que la mise en place d'installations de dégivrage modernes et respectueuses de l'environnement et l'extension des aires de stationnement des aéronefs.

Il conclut en précisant que ces projets constituent les principales initiatives à engager d'ici 2032. Bien que leur réalisation complète s'inscrive dans un horizon plus long, ils s'insèrent pleinement dans la vision globale définie par le Masterplan et en constituent les premières étapes concrètes.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Madame la Présidente ouvre la discussion en exprimant son appréciation générale du projet, qu'elle qualifie à la fois d'ambitieux et de particulièrement réussi, notamment au regard des échéances rapprochées liées à la prochaine présidence. Elle formule toutefois deux observations d'ordre pratique du point de vue de l'expérience utilisateur. D'une part, elle attire l'attention sur la gestion des bagages, qu'elle estime perfectible en termes d'efficacité,

relevant que les temps d'attente peuvent parfois excéder la durée de certains vols de courte distance. D'autre part, elle évoque les difficultés liées au stationnement/parking, qu'elle juge source de mécontentement pour les usagers, en particulier en raison de l'organisation actuelle et des solutions temporaires mises en place. Elle invite dès lors à poursuivre les efforts en matière d'amélioration de la convivialité et du confort, tout en saluant la qualité globale du projet.

Monsieur Sehovic salue l'élaboration du Masterplan, qu'il considère comme un document structurant et utile pour orienter les développements futurs. Il y voit une continuité des efforts engagés ces dernières années ainsi qu'une confirmation des analyses déjà partagées, notamment quant au fait que les principales contraintes actuelles résident davantage dans les capacités d'accueil et de traitement des passagers que dans les infrastructures de piste. Il estime dès lors pertinente la priorité accordée à ces aspects dans les premières phases d'investissement. Il observe néanmoins que les orientations présentées ne constituent pas, pour l'essentiel, des éléments entièrement nouveaux, mais s'inscrivent dans la continuité des annonces et discussions antérieures. Il s'interroge en particulier sur le calendrier, qu'il juge très ambitieux, et souhaite obtenir des précisions quant à l'état d'avancement des processus de planification, notamment pour les projets relatifs au terminal A et au salon d'honneur, dont les échéances sont proches.

Monsieur Emile Eicher (CSV) remercie à son tour les intervenants pour la qualité de la présentation et souligne les efforts entrepris pour optimiser l'utilisation d'un espace restreint. Il insiste toutefois sur l'importance du confort des passagers, qu'il considère comme un élément central. À ce titre, il évoque plusieurs points d'amélioration potentiels, notamment en matière de stationnement, de protection contre les intempéries lors des déplacements entre les infrastructures, ainsi que de fluidité du traitement des passagers. Il mentionne également les installations sanitaires, les espaces d'attente et la qualité des services, y compris les VIP lounges, qu'il estime perfectibles. Il souligne enfin l'importance de développer davantage les positions d'embarquement avec passerelles afin d'éviter les transferts en bus, particulièrement inconfortables en période hivernale. Il considère que ces améliorations contribueraient à renforcer l'image du pays et à offrir un accueil de qualité tant au départ qu'à l'arrivée.

Monsieur Cruchten considère que le Masterplan constitue, pour les députés, un document particulièrement utile, dans la mesure où il offre une vision d'ensemble du développement futur de l'aéroport, contrairement à une approche fragmentée par projets successifs. Il estime que, même sans être expert en la matière, les orientations présentées apparaissent cohérentes et traduisent un effort manifeste d'optimisation de l'espace disponible.

Il souligne toutefois que l'analyse se fait également du point de vue de l'utilisateur. À cet égard, il relève que l'expérience du voyage aérien, autrefois perçue comme agréable, est aujourd'hui souvent source de désagréments, depuis l'arrivée sur le site de l'aéroport jusqu'à la récupération des bagages. Il insiste dès lors sur la nécessité de veiller, dans le cadre de l'extension des infrastructures passagers, à accorder une attention particulière au confort et à l'expérience utilisateur et à ne pas se limiter à une logique d'optimisation des surfaces.

Il met notamment en avant la question du stationnement, observant qu'aucune augmentation significative des capacités de parking n'apparaît clairement dans le Masterplan, alors même qu'un doublement du nombre de passagers est envisagé. Il en déduit qu'une réflexion approfondie sur l'adéquation des capacités de stationnement sera indispensable.

Madame la Ministre apporte des précisions complémentaires. Elle indique que, contrairement à certains projets précédents tels que la " Fuel Farm », les investissements liés au Masterplan ne nécessitent pas de lois de financement spécifiques, ceux-ci étant portés par lux-Airport. Elle insiste sur le fait qu'il n'existait jusqu'à présent aucun concept global de développement

et que l'élaboration de ce Masterplan constitue en soi une avancée importante, permettant désormais de structurer les actions futures.

Elle reconnaît le caractère ambitieux de certaines mesures, tout en estimant qu'il est nécessaire de se fixer des objectifs élevés. S'agissant du stationnement, elle confirme que de nouvelles capacités sont prévues, notamment la construction d'un immeuble de parking sur une partie du parking L ainsi qu'un autre au niveau du terminal. Elle rappelle également le rôle croissant du tramway, qui dessert désormais l'aéroport et représente déjà plus de 20% des déplacements des usagers, une évolution qu'elle encourage afin de réduire la pression sur le trafic et le stationnement.

Enfin, elle précise que la construction d'un nouveau salon d'honneur débutera dans le courant de l'année, une fois que les services actuellement installés de l'ANA auront été relocalisés, notamment dans le bâtiment Skypark, dont l'achèvement est imminent.

Le Directeur Général de lux-Aiport précise que l'augmentation des capacités de stationnement est bien prévue dans le Masterplan. Il indique qu'une réorganisation de la circulation aux abords de l'aéroport interviendra encore au cours de l'année, impliquant notamment la suppression des dispositifs provisoires actuellement en place et la simplification des accès, en collaboration avec l'Administration des ponts et chaussées. Une nouvelle voirie de liaison entre le carrefour Ibis et l'arrêt de tram est également prévue, afin d'améliorer la fluidité et le confort des usagers.

Il ajoute qu'un nouveau système de guidage des parkings sera opérationnel d'ici la fin du mois d'avril, permettant aux usagers d'identifier en temps réel les places disponibles par niveau. Il souligne que des améliorations continues sont apportées à l'expérience des passagers, notamment à l'intérieur des bâtiments, avec la rénovation de la passerelle entre les terminaux A et B, l'installation de nouveaux revêtements, d'un éclairage modernisé, de protections solaires et de mobilier renouvelé.

Il mentionne également la modernisation des systèmes d'information, avec le déploiement d'écrans LED pour l'affichage des vols, ainsi que la création de nouveaux espaces d'attente, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Il précise que l'automatisation progresse également, notamment grâce à l'introduction de portiques électroniques (« e-gates ») pour le contrôle des cartes d'embarquement. Par ailleurs, les installations sanitaires font actuellement l'objet de travaux d'extension et de rénovation.

Il conclut en indiquant que ces améliorations s'inscrivent dans une démarche continue d'augmentation du confort des passagers, parallèlement aux projets d'extension des terminaux A et B, qui permettront, à terme, de regrouper et de moderniser l'ensemble des infrastructures.

Madame la Présidente propose ensuite de limiter les échanges en raison des contraintes de temps, tout en suggérant de consacrer une séance ultérieure à une discussion plus approfondie.

Monsieur Goergen souligne que, malgré certaines critiques, l'aéroport de Luxembourg demeure globalement agréable en comparaison avec d'autres infrastructures. Il s'interroge toutefois sur l'intégration future de la digitalisation et de l'automatisation dans le nouveau terminal, ainsi que sur les possibilités d'extension des capacités, notamment en ce qui concerne les infrastructures pour les avions de grande taille. Il évoque également la question de l'utilisation potentielle des terrains avoisinants et s'interroge sur les besoins liés à la présence d'infrastructures militaires.

Monsieur Polidori souligne que, bien que le tram constitue une avancée positive, il ne répond pas à tous les besoins, notamment pour les départs très matinaux ou les déplacements en

famille, ce qui confirme, selon lui, l'importance de maintenir des capacités de stationnement suffisantes.

Monsieur Sehovic regrette l'absence d'un développement plus approfondi du volet environnemental dans le Masterplan, tout en reconnaissant l'existence d'un plan d'action climatique parallèle. Il s'interroge également sur une éventuelle stratégie de spécialisation de l'aéroport afin de renforcer sa compétitivité.

Madame Closener insiste sur l'importance de l'image de marque de l'aéroport, qu'elle considère comme la vitrine du pays. Elle souhaite que des efforts supplémentaires soient déployés afin de refléter davantage l'identité luxembourgeoise dans les infrastructures et l'accueil des passagers.

Monsieur Marc Hansen (DP) apporte une appréciation plus positive, soulignant la qualité globale du fonctionnement de l'aéroport et des infrastructures existantes, notamment en comparaison avec d'autres aéroports internationaux. Il invite à reconnaître les progrès réalisés.

En réponse, le Directeur Général de lux-Airport confirme que la digitalisation et l'automatisation joueront un rôle central dans les développements futurs. Il précise que les aspects environnementaux sont traités dans un plan spécifique distinct du Masterplan. Il indique par ailleurs que l'aéroport entend conserver une approche généraliste, au service de l'ensemble des acteurs économiques, sans se limiter à une spécialisation particulière. Enfin, il mentionne des initiatives récentes visant à renforcer la visibilité et l'identité du Luxembourg au sein de l'aéroport.

Madame la Présidente annonce finalement le report du point à une prochaine réunion, avant de clore la réunion en évoquant les points divers, notamment une visite prévue à Ettelbruck, à laquelle les membres sont invités à participer.

7. Présentation Tram rapide

À la suite d'un échange au sein de la commission, Madame la Présidente annonce le report du point à une prochaine réunion.

8. Divers

Madame la Présidente rappelle qu'une visite est prévue à Ettelbruck le 23 avril, à laquelle les membres sont invités à participer.

*

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexe : - Luxembourg Airport MASTERPLAN (présentation PowerPoint)