



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 01 décembre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 8034 Projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État

2. 8080 Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2023 et modifiant :
 - 1° la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ;
 - 2° la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;
 - 3° la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ;
 - 4° la loi modifiée du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1999 ;
 - 5° la loi modifiée du 23 décembre 2005 portant introduction d'une retenue à la source libératoire sur certains intérêts produits par l'épargne mobilière ;
 - 6° la loi modifiée du 18 décembre 2009 organisant l'aide sociale ;
 - 7° la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;
 - 8° la loi modifiée du 8 mars 2018 relative aux établissements hospitaliers et à la planification hospitalière ;
 - 9° la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ;
 - 10° la loi modifiée du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement ;
 - 11° la loi du 30 juillet 2021 relative au Pacte Logement 2.0
 - Rapporteur : Monsieur Max Hahn

- 8081 Projet de loi relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2022-2026
 - Rapporteur : Monsieur Max Hahn

 - Examen des volets « mobilité » et « travaux publics »

3. Divers

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Dan Kersch remplaçant Mme Cécile Hemmen
Mme Elisabeth Margue remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, M. Raphaël Zumsteeg, Mme Anouk Enschedé, M. Laurent Dahm, M. Gilbert Schmit, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, Mme Cécile Hemmen, M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 8034 Projet de loi relative à un régime d'aides pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial

À titre liminaire, Mme Chantal Gary est désignée comme Rapportrice du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 8043⁰⁰.

Le projet de loi se propose de soutenir le transport ferroviaire et fluvial en tant qu'éléments importants d'une politique de mobilité durable et respectueuse de l'environnement aussi bien en ce qui concerne le transport conventionnel que le transport combiné ou intermodal. Son double objectif est, d'un côté, la prolongation du régime d'aide actuel en faveur du transport combiné et, de l'autre côté, l'extension du champ d'application en ce qui concerne le transport conventionnel.

L'objectif politique du régime d'aide envisagé reste donc similaire à celui poursuivi avec le régime initial de 2015 et avec le régime actuel. Il s'agit de favoriser le transport ferroviaire et le transport fluvial par rapport au transport routier, préféré par les opérateurs en raison de son coût plus faible et de sa plus grande flexibilité. Cette préférence pour le transport routier contribue cependant à l'encombrement des routes luxembourgeoises et européennes et par conséquent à faire augmenter les émissions de dioxyde de carbone au Luxembourg.

L'extension du régime d'aide actuel vise à encourager de nouveaux opérateurs, non concernés par le transport combiné, à privilégier le transport de marchandises par train ou barge afin d'augmenter la part du rail et du fluvial par l'acheminement notamment des conteneurs maritimes et des semi-

remorques ainsi que le déplacement des marchandises entre centres d'activités.

Le projet de loi modifie par ailleurs quelques modalités du régime actuel, sans toucher aux principes de base. Ainsi, la différence entre les manutentions verticales (30 euros) et les manutentions horizontales (10 euros) n'est plus justifiée et le projet de loi propose dès lors d'aligner le montant de l'aide à celui des manutentions verticales, respectivement d'appliquer une compensation de 30 euros indépendamment du type de manutention.

Les nouvelles aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé à partir du 1^{er} janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2027 inclus.

Toutefois, ce projet de loi ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision finale de la Commission européenne déclarant le régime d'aides proposé compatible avec le marché intérieur. La notification y relative a été déposée en date du 29 mars 2022 à la Commission européenne, suite à une première information réalisée en date du 4 octobre 2021.

Au cas où cet accord interviendrait après le 31 décembre 2022, le régime s'appliquera néanmoins rétroactivement à partir du 1^{er} janvier 2023.

Le régime d'aide luxembourgeois en faveur du transport combiné actuellement en vigueur couvre la période 2019-2022 et a donné suite au régime d'aide initial de 2015. Le régime actuellement en vigueur se concentre exclusivement sur le transport combiné et couvre trois types d'aide :

- Les aides allouées au transport ferroviaire intérieur d'unités de transport intermodal (ci-après « UTI ») ;
- les aides allouées au transport ferroviaire international d'UTI et ;
- les aides allouées au transport fluvial international d'UTI.

Le trafic intermodal continue à être grevé de coûts supplémentaires par rapport au transport routier. Par conséquent, il est nécessaire de continuer à soutenir, jusqu'au 31 décembre 2027, le transport ferroviaire intérieur d'UTI et le transport ferroviaire et fluvial international d'UTI afin d'éviter, à l'expiration du régime en vigueur, un glissement des opérateurs vers les axes routiers.

Force est de constater que le nombre de trains transportant du fret conventionnel diminue alors que le transport de marchandises augmente. Il est donc désormais nécessaire de corriger cette défaillance du marché du fret ferroviaire conventionnel afin d'éviter un glissement du transport ferroviaire conventionnel vers la route, mais aussi afin d'encourager de nouveaux opérateurs à favoriser le transport ferroviaire par rapport au transport routier. Cette mesure permettra de décongestionner davantage les routes.

Le champ d'application du régime envisagé sera donc étendu au transport de fret ferroviaire conventionnel intérieur. Pour rappel, le régime en vigueur ne s'applique qu'aux aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI et aux aides au transport ferroviaire international d'UTI.

Le transport fluvial conventionnel est également sujet à une défaillance du marché. Les opérateurs favorisent le transport routier alors que le Luxembourg est bordé par la Moselle à sa frontière avec l'Allemagne. Suffisamment large et

profonde, cette rivière permet la circulation d'embarcations d'une longueur de 135 mètres et par conséquent le transport de nombreuses marchandises.

Il s'agit donc de soutenir les opérateurs qui préféreraient le réseau fluvial au réseau routier et qui organiseraient le transport combiné ou conventionnel de marchandises au départ ou à l'arrivée d'un port situé au Luxembourg. Ce projet de loi étendra donc le régime actuellement en vigueur, supportant exclusivement le transport fluvial combiné international.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit le champ d'application du projet de loi.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions des notions de référence utilisées dans le cadre du projet de loi.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État constate qu'au point 9° relatif à la définition du transport conventionnel de marchandises, il suffit d'indiquer qu'il s'agit du transport qui ne se fait pas au moyen d'UTI ; la précision selon laquelle le transport se fait directement sur un wagon ou une barge étant superfétatoire et donc à supprimer.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer cette précision au point 9°.

En outre, le Conseil d'État est d'avis que la définition du service de transport ferroviaire conventionnel au point 10° est superfétatoire. En effet, le point 9° définit déjà ce qu'il y a lieu d'entendre par transport conventionnel. Le transport ferroviaire étant de toute évidence effectué par la voie du rail, il semble superfétatoire d'introduire une définition *ad hoc*. S'il était quand même prévu de maintenir une telle définition, la Haute Corporation estime qu'il y aurait alors lieu d'introduire une définition du service de transport fluvial conventionnel.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer le point 10°.

En outre, la commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

À noter encore que, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence au point 3 de l'article 2.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 2, point 3 du projet de loi comme suit :

« 3° « opérateur » : entreprise ou groupement d'entreprises qui assure un transport, conformément ~~aux articles 4, 5 et 6~~ à l'article 10, paragraphe 2 ; »

Article 3

L'article 3 consiste en l'énumération de toutes les aides en faveur du transport combiné et conventionnel, ferroviaire et fluvial.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que pour une meilleure lisibilité, à l'alinéa 2, il y aurait lieu de viser avec plus de précision les types d'aides accordées. Ainsi, au point 1°, le Conseil d'État demande aux auteurs de viser le « transport ferroviaire intérieur, conventionnel et d'UTI ». Au point 3°, il y a lieu de viser le « transport fluvial international, conventionnel et d'UTI ».

La commission décide de faire droit aux suggestions du Conseil d'État.

Articles 4, 5 et 6 - supprimés

L'article 4 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport ferroviaire intérieur (conventionnel et combiné) peut être allouée.

L'article 5 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport international d'UTI (combiné) peut être allouée.

L'article 6 énumère spécifiquement les relations auxquelles l'aide au transport fluvial (conventionnel et combiné) peut être allouée.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime que dans les articles 4 et 5 les conditions d'éligibilité sont redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10), paragraphe 2, points 2° et 3°.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer par voie d'amendement les articles 4 et 5.

Leurs dispositions non redondantes sont par conséquent intégrées sous lesdits points 2° et 3° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10).

Dans le même ordre d'idées, la commission parlementaire décide de supprimer également par voie d'amendement l'article 6 contenant lui aussi des dispositions redondantes par rapport aux dispositions de l'ancien article 13, (nouvel article 10). Ses dispositions restantes sont intégrées dans l'ancien article 13 (nouvel article 10) et plus précisément sous le paragraphe 2, point 4°.

Suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6, les articles suivants sont renumérotés et toutes les références d'articles sont adaptées en conséquence.

Nouvel article 4 (ancien article 7)

L'article présente le calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire intérieur.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 5 (ancien article 8)

L'article présente le calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article.

La commission décide par conséquent de modifier la première phrase du nouvel article 5 (ancien article 8) du projet de loi comme suit :

« Art. 8 5. Calcul de l'aide en cas de transport ferroviaire international d'UTI

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~40~~ 7 et comprenant : »

Nouvel article 6 (ancien article 9)

L'article présente le calcul de l'aide en cas de transport fluvial.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence à la première phrase de l'article.

La commission propose par conséquent de modifier la première phrase du nouvel article 6 (ancien article 9) du projet de loi comme suit :

« Art. 9 6. Calcul de l'aide en cas de transport fluvial

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens indiqués à l'article ~~40~~ 7 et comprenant : »

Nouvel article 7 (ancien article 10)

L'article contient les limites de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Lors des nombreux échanges entre le Gouvernement et la Commission européenne, cette dernière a fait part de son inquiétude quant au libellé de l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7), incompatible selon elle avec le point 107 des « *Lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires* » (Communication de la Commission 2008/C 184/07) qui prévoit que « [L]a Commission considère qu'il existe une présomption de nécessité et de proportionnalité de l'aide, lorsque l'intensité de l'aide reste inférieure aux valeurs suivantes :

- a) pour les aides à l'utilisation de l'infrastructure, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 100 % des coûts éligibles ;

- b) *pour les aides à la réduction des coûts externes, 30 % du coût total du transport ferroviaire, dans la limite de 50 % des coûts éligibles ;*
- c) *dans le cas d'aides à l'interopérabilité, 50 % des coûts éligibles. »*

La commission parlementaire décide dès lors d'adapter l'alinéa 2 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) de manière à remédier à cette incompatibilité.

Le texte ainsi modifié a été envoyé aux services compétents de la Commission européenne.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 7 (ancien article 10) du projet de loi comme suit :

« Art. 10 7. Limites de l'aide

Le calcul de l'aide visée à l'article ~~7 4~~ ne pourra pas dépasser le coût total du transport.

Le calcul de l'aide visée aux articles ~~8 5~~ et ~~9 6~~ est soumis aux limites suivantes :

- ~~1° pour la part variable, 100 pour cent des surcoûts liés à l'utilisation de l'infrastructure ;~~
- ~~2° pour la part fixe, 50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;~~
- ~~3° pour l'aide globale, 30 pour cent du coût total du transport.~~
- 1° **50 pour cent du différentiel de coûts externes entre la route et le rail ou entre la route et la barge ;**
- 2° **30 pour cent du coût total du transport. »**

Nouvel article 8 – ancien article 11

L'article décrit l'aide comme une subvention directe.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (ancien article 12)

L'article décrit la procédure de demande de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

En raison de l'adaptation de l'ancien article 10 (nouvel article 7) concernant les limites d'aide suite aux échanges avec la Commission européenne, la commission parlementaire estime que le point 5° du paragraphe 6 de l'ancien article 10 (nouvel article 7) est devenu superfétatoire et propose dès lors de le supprimer.

Par ailleurs, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article 9 (ancien article 12).

Étant donné que le Conseil d'État a encore signalé dans ses observations d'ordre légistique que le terme « respectivement » est employé de manière inappropriée, la commission parlementaire a adapté les formulations concernées.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 9 (ancien article 12) du projet de loi comme suit :

« Art. 12 9. Demande de l'aide

(1) Pour l'année de démarrage du régime d'aide, les opérateurs peuvent déposer dans un délai d'un mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un dossier de candidature éligible à une aide auprès du ministre.

Pour les exercices suivants, les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard. Le dossier devra contenir les chiffres définitifs des opérations de transport effectuées lors du premier semestre de l'année de référence de même qu'une prévision pour le second semestre de cette année. Les chiffres définitifs du second semestre sont à introduire jusqu'au 31 janvier de l'année suivant l'année de référence.

(2) L'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an. L'opérateur introduit annuellement son dossier de candidature.

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article ~~43~~ 10.

(3) Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport appelant un soutien.

(4) La partie d'information générale comprend :

- 1° le nom, la forme juridique, la date de création, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
- 2° les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ;
- 3° les attestations établies par :
 - a) le Centre d'informatique, d'affiliation et de perception des cotisations commun aux institutions de sécurité sociale ;
 - b) l'Administration des contributions directes ;
 - c) l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

Les attestations certifient ~~Attestations dont il ressort~~ que l'opérateur est en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale, des impôts et taxes, et relative à la déclaration de la retenue d'impôt sur les traitements et salaires, à une date qui ne peut être antérieure de trois mois au délai d'introduction du dossier de candidature ;

- 4° les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise ;
- 5° le rapport d'activité annuel de l'opérateur.

(5) La partie d'information relative au transport d'UTI, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :

- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ;
 - 2° une description détaillée par train ou par barge du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise les tableaux dont le modèle est repris en annexe 2 :
 - a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - b) un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - c) un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge incluant le poids des caisses et marchandises, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - d) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 2 ;
 - 3° les lettres de voiture des opérations de transport combiné ;
 - 4° des informations permettant la vérification ou attestant le remplissage des critères relatifs à la transparence, à l'ouverture et à la régularité définis à l'article **43 10** ;
 - 5° le renseignement des coûts de transbordement pour l'utilisation d'un terminal intermodal au Luxembourg ainsi que tout changement de ces tarifs ;
 - 6° un business plan par relation comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par relation et sur l'absence de viabilité des services de transport combiné en l'absence d'une aide. Le résultat définitif de chaque relation est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
 - 7° une description du développement des activités et une prévision par relation pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 1 ;
 - 8° une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les relations de transport faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides.
- (6) La partie d'information relative au transport conventionnel de marchandises, établie annuellement, pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants, comprend :
- 1° une description sommaire annuelle des relations ferroviaires et fluviales comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport que l'opérateur organise au cours de l'année calendrier concernée avec une prévision pour l'année suivante. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 3 ;
 - 2° une description détaillée du nombre de wagons par train, **respectivement et** de tranches de 50 tonnes transportées par barge qu'il estime transporter au cours de l'année calendrier concernée par

trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. À cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 4 :

- a) un relevé des trains ou barges, incluant le lieu de départ et d'arrivée, la distance ferroviaire ou fluviale, la date de départ, repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - b) un relevé du nombre de wagons par train, ~~respectivement et~~ de tranches de 50 tonnes transportées par barge repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
 - c) un relevé détaillé des coûts de transport repris au tableau 1 **respectivement et au** tableau 2 de l'annexe 4 ;
- 3° les bulletins de freinage des trains ;
- 4° un business plan comprenant des indications sur la nature des produits et des charges par service de transport conventionnel. Le résultat définitif de chaque service de transport conventionnel est à fournir pour le 15 septembre au plus tard de l'année suivant l'année de référence ;
- 5° le renseignement du surcoût lié à l'utilisation de l'infrastructure ;**
- ~~6°~~ une description du développement des activités et une prévision par service de transport conventionnel pour l'année suivant l'année de demande d'aide en se servant de l'annexe 3 ;
- ~~7°-6°~~ une indication précise des aides étatiques, communautaires ou autres sollicitées ou perçues pour les services de transport conventionnel faisant objet d'une aide par le présent régime d'aides. »

Nouvel article 10 (ancien article 13)

L'article énumère les critères d'éligibilité au régime d'aide.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1^{er}, le point 1° est redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er} et est donc à supprimer. Au paragraphe 2, les conditions d'éligibilité du point 2° sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 4. Les conditions d'éligibilité du point 3°, lettre a), sont redondantes par rapport aux dispositions de l'article 5. Ces redondances sont à supprimer. Il est renvoyé aux observations à l'endroit des articles 4 et 5.

Suite à la remarque de la Haute Corporation, émise à l'égard de l'ancien article 13 (nouvel article 10), la commission parlementaire décide de supprimer le point 1° au paragraphe 1^{er} comme étant redondant par rapport aux dispositions de l'article 1^{er}. Les points suivants sont renumérotés.

La commission parlementaire décide en outre d'adapter les points 2°, 3° et 4° du paragraphe 2 suite à la suppression des anciens articles 4, 5 et 6 du projet de loi. Par conséquent, lesdits points contiennent dès à présent les dispositions non redondantes de ces articles.

Enfin, dans un but d'assurer une meilleure lisibilité, la commission parlementaire décide de supprimer le bout de phrase du nouveau point 1° du paragraphe 1^{er} « *Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle (...)* ». Cette formulation paraît en effet superfétatoire, étant donné qu'une relation est toujours soit nouvelle, soit existante.

En ce qui concerne la lettre a) du point 2° du paragraphe 2 de l'ancien article 13 (nouvel article 10) du projet de loi, la commission parlementaire propose de supprimer le mot « *luxembourgeois* » afin d'éviter un double emploi avec l'expression « *sur le territoire national* » à ladite lettre a).

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 10 (ancien article 13) du projet de loi comme suit :

« Art. 13 10. Critères d'éligibilité

(1) ~~Pour être éligible au présent régime d'aides, doivent être remplis les critères suivants~~ Les critères d'éligibilité au régime d'aides sont les suivants :

- 1° ~~L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et transporte des marchandises par chemin de fer ou par barge ;~~
- 1° **Il s'agit d'une relation nouvelle ou existante pour laquelle** l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide pour le transport combiné ;
- 2° ~~L'~~opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide par service de transport conventionnel de marchandises.

(2) En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

- 1° Le transport d'UTI :
 - a) ~~Les~~ UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide ;
 - b) ~~Le~~ transport est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés ;
 - c) ~~Le~~ transport est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.
- 2° Le transport ferroviaire intérieur :

Est éligible :

 - a) tout transport d'UTI sur le territoire national entre deux terminaux intermodaux **luxembourgeois**, et organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres ;
 - i. **comprenant la collecte d'UTI en vue de leur regroupement et de leur envoi par train ou barge à destination d'autres Etats ;**
 - ii. **comprenant la distribution d'UTI venant d'autres Etats par train ou barge vers les différents terminaux intermodaux situés au Luxembourg.**
 - b) tout transport conventionnel de marchandises ~~entre deux sites luxembourgeois entre un point de chargement et un point de déchargement, ou entre un point de chargement ou déchargement et un triage situés sur le territoire luxembourgeois~~, et organisé sur une distance minimale de 5 kilomètres.

3° Le transport ferroviaire international d'UTI :

Un train est éligible si :

- a) le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal intermodal situé au Luxembourg ;
- b) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un terminal intermodal à Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un terminal intermodal au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service ferroviaire complet dans une chaîne de transport combiné.**

4° Le transport fluvial **international** :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 50 kilomètres depuis ou vers un port ou un terminal intermodal luxembourgeois et si :

- a) plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un terminal intermodal au Luxembourg ; ou
- b) plus de 30 pour cent de sa charge est transbordée sur un port ou un terminal intermodal au Luxembourg ;
- c) **au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un terminal intermodal situé au Luxembourg, l'opérateur supporte le risque financier d'organiser un service fluvial international, conventionnel ou combiné.**

Après instruction, la décision du ministre sur l'éligibilité ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet. »

Nouvel article 11 (ancien article 14)

L'article décrit la procédure d'octroi de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter la référence dans l'article sous examen.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 11 (ancien article 14) du projet de loi comme suit :

« **Art. 14 11. Octroi de l'aide**

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, le ministre vérifie l'exactitude du dossier de candidature remis suivant l'article **12 9** ainsi que des divers relevés fournis suivant les annexes 1 à 4. Le ministre subordonne le versement

d'une aide, octroyée annuellement, au respect des dispositions de la présente loi.

Si le montant budgétaire est inférieur aux sommes demandées, le montant est réparti au prorata des sommes disponibles.

Après vérification, le montant de l'aide octroyée est communiqué à l'opérateur par lettre recommandée. »

Nouvel article 12 (ancien article 15)

L'article décrit la procédure de contrôle de l'aide.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond. Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu d'adapter les références dans l'article sous examen.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 12 (ancien article 15) du projet de loi comme suit :

« Art. ~~15~~ 12. Contrôle de l'aide

L'opérateur s'engage :

- 1° sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;
- 2° à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;
- 3° à signaler à l'administration tout changement relatif au dossier de candidature défini à l'article ~~12~~ **9** aux critères d'éligibilité définis à l'article ~~13~~ **10**.

Le ministre procède à une vérification annuelle des aides accordées sur base de la présente loi. »

Nouvel article 13 (ancien article 16)

L'article décrit la procédure à respecter en cas de cessation, de modification d'activité ou d'aides indûment perçues par l'opérateur bénéficiaire.

Dans son avis du 25 octobre 2022 la Haute Corporation a émis une opposition formelle à l'endroit de l'ancien article 16 (nouvel article 13) qui prévoit que le ministre peut décider d'octroyer tout de même l'aide à un opérateur ayant fourni des « renseignements sciemment inexacts ou incomplets » ou qui « ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide » sans toutefois préciser les critères y relatifs.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation et de supprimer le dernier bout de phrase du premier alinéa du paragraphe 3, étant donné qu'un opérateur sciemment fautif ne devrait avoir droit à une aide quelconque.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 13 (ancien article 16) du projet de loi comme suit :

« Art. 16 13. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues

(1) Toute aide qui aurait été perçue en trop ou indûment doit être remboursée sans délai.

(2) Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi cesse volontairement son activité sur une relation au cours d'une période de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, il doit en informer le ministre sans délai et expliquer les motifs à la base de la cessation de l'activité. Au cas où l'opérateur démontre que la viabilité de la relation n'est pas assurée malgré l'obtention d'une aide, aucun remboursement n'est sollicité. Au cas où la cessation de l'activité sur une relation viable a été volontaire, le ministre demande le remboursement total de l'aide versée.

(3) L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article ~~12 9, à moins que le ministre, sur la base d'une demande motivée de l'entreprise, n'en décide autrement.~~

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de la subvention augmentée des intérêts légaux. »

Nouvel article 14 (ancien article 17)

L'article décrit les règles de cumul.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de se référer non pas au « droit européen » mais à « la législation de l'Union européenne ».

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

En outre, suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

La commission décide par conséquent de modifier le nouvel article 14 (ancien article 17) du projet de loi comme suit :

« Art. 17 14. Règles de cumul

Les aides octroyées en vertu de la présente loi peuvent être cumulées avec d'autres aides compatibles avec le droit européen la législation de l'Union européenne dans la limite des seuils prévus à l'article ~~10~~ **7**. »

Nouvel article 15 (ancien article 18)

L'article prévoit les dispositions à respecter en matière de documentation des aides octroyées.

Il n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression des articles 4, 5 et 6, il y a lieu de corriger les références contenues dans l'article.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 15 (ancien article 18) du projet de loi comme suit :

« Art. ~~18~~ 15. Suivi des aides octroyées

La documentation relative aux aides octroyées au titre de la présente loi est conservée par le ministre pendant dix ans à partir de la date d'octroi.

Cette documentation doit contenir toutes les informations utiles démontrant que la procédure de demande prévue à l'article ~~12~~ **9** et les critères d'attribution des aides ont été respectés. »

Article 19

L'article 19 contient des dispositions pénales.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État relève qu'il est surabondant de prévoir que les « personnes qui ont obtenu une aide au sens de la présente loi sur la base de renseignements sciemment inexacts ou incomplets, sont passibles des peines prévues à l'article 496 du Code pénal », étant donné que les articles 496-1 à 496-3 du Code pénal s'appliquent de toute façon. Le Conseil d'État propose dès lors de supprimer l'article sous revue.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État est fondée et décide par conséquent de supprimer l'article 19. Les articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

Nouvel article 16 (ancien article 20)

L'article 20 prévoit une durée d'application de la présente loi jusqu'au 31 décembre 2026.

La loi en projet ne pourra entrer en vigueur qu'après la décision favorable de la Commission européenne. Selon l'avis de la Haute Corporation du 25 octobre 2022, il convient dès lors d'insérer une clause dite de « standstill », conditionnant le régime d'aides mis en place par le projet de loi à l'approbation de la Commission européenne qui ne s'est pas encore prononcée au moment de l'adoption de l'avis du Conseil d'État. La commission parlementaire décide dès lors de faire droit à la recommandation formulée par la Haute Corporation et d'insérer le texte proposé par cette dernière.

En outre, il est décidé de faire droit au souhait de la Commission européenne de supprimer la clause de rétroactivité du régime d'aides envisagé, régime qui s'appliquera par conséquent à partir du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 décembre 2027 et non plus à partir du 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2026.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 16 (ancien article 20) du projet de loi comme suit :

« Art. ~~20~~ 16. Durée d'application

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre ~~2026~~**27**.

Les dispositions de la présente loi restent cependant applicables aux aides octroyées sous son empire.

Les engagements contractés par l'État et les opérateurs sur la base desdites dispositions gardent toute leur valeur et continuent d'être exécutés sur la base de celles-ci.

Les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé ~~après le~~ **à partir du** 1^{er} janvier ~~2022~~**23**.

Les aides prévues par la présente loi ne peuvent pas être accordées avant la décision finale de la Commission européenne déclarant compatible avec le marché intérieur le régime d'aides institué par la présente loi. Le ministre publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg un avis renseignant sur la décision de la Commission européenne indiquant les références de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne. »

Nouvel article 17 (ancien article 21)

L'article prévoit l'abrogation de la loi du 31 juillet 2020 relative à un régime d'aides pour la promotion du transport combiné.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 22 - supprimé

L'article sous examen traite de la compétence des tribunaux en cas de litige.

Dans son avis du 25 octobre 2022, le Conseil d'État relève que l'article sous revu est à supprimer, pour être superfétatoire au vu des règles générales de compétence en matière juridictionnelle.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État est fondée et décide par conséquent de supprimer l'ancien article 22.

2. **8080** **Projet de loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2023 et modifiant :**
1° la loi générale des impôts modifiée du 22 mai 1931 (« Abgabenordnung ») ;
2° la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu ;
3° la loi modifiée du 12 février 1979 concernant la taxe sur la valeur ajoutée ;
4° la loi modifiée du 21 décembre 1998 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1999 ;
5° la loi modifiée du 23 décembre 2005 portant introduction d'une retenue à la source libératoire sur certains intérêts produits par l'épargne mobilière ;
6° la loi modifiée du 18 décembre 2009 organisant l'aide sociale ;
7° la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;
8° la loi modifiée du 8 mars 2018 relative aux établissements hospitaliers et à la planification hospitalière ;
9° la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ;
10° la loi modifiée du 25 mars 2020 portant création du Fonds spécial de soutien au développement du logement ;
11° la loi du 30 juillet 2021 relative au Pacte Logement 2.0

- 8081** **Projet de loi relative à la programmation financière pluriannuelle pour la période 2022-2026**

Monsieur le Ministre procède à la présentation du volet du département des travaux publics et du volet du département de la mobilité du budget 2023. Pour le détail il y a lieu de se référer au document parlementaire n° 8080⁰⁰.

Un budget total de 2,818 milliards d'euros est prévu pour les dépenses consacrées à la mobilité et aux travaux publics. Il s'agit d'une augmentation nette par rapport au budget de l'année 2022 dans le cadre duquel 2,509 milliards d'euros étaient prévus. La hausse s'explique par des investissements importants, surtout dans la construction de routes, l'infrastructure ferroviaire ou encore la construction de lycées.

Monsieur le Ministre rappelle qu'il y a lieu de distinguer entre les dépenses courantes, qui prennent en charge les frais de fonctionnement du département ainsi que les frais d'entretien et de maintenance des infrastructures publiques, et les dépenses en capital, qui servent à mettre en œuvre la politique d'investissement du Gouvernement.

Dans le domaine de la voirie sont financés par le Fonds des Routes les grands chantiers en cours, l'entretien lourd de la grande voirie ainsi que les nouveaux projets du domaine de la voirie normale. En ce qui concerne les projets de construction dont les dépenses d'investissement seront imputées, après autorisation, sur des fonds d'investissements, le Gouvernement pourra procéder, en cas de besoin, par voie d'arrêté grand-ducal en vue de la déclaration d'utilité publique proprement dite de ces projets de construction.

Dans le domaine des bâtiments de l'État, sont financés par les fonds d'investissements publics les projets en cours de réalisation et ceux ayant pour objet la construction de nouveaux immeubles selon les critères du développement durable. Sont financés par les fonds d'entretien et de rénovation les projets d'entretien préventif dans le cadre de la gestion du patrimoine immobilier de l'État. De plus, il est paré aux inconvénients découlant de l'annualité du budget en matière de travaux qui, de par leur nature, s'étendent le plus souvent sur plusieurs exercices.

Plus particulièrement, pour 2023, au niveau des investissements du Fonds des Routes, un budget de 10 millions est prévu pour le projet de la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie.

Une dépense de 10 millions est prévue pour la réalisation du pôle d'échange Howald et du réaménagement de la rue des Scillas.

Une dépense de 30 millions est prévue pour la mise à 2x3 voies de l'autoroute A3 en 2023 (la loi de financement s'élevant à 356 millions d'euros). La fin des travaux est prévue pour 2028.

Une dépense de 15 millions est prévue pour le projet de réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie.

Une dépense de 15 millions est prévue pour la construction de la Liaison Micheville entre la route N31 et l'autoroute A4. La fin des travaux est prévue pour 2023.

Une dépense de 17,5 millions est prévue pour l'aménagement de la Transversale de Clervaux.

Un budget de 8 millions est prévu pour la réalisation du pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck.

Un budget de 11 millions est prévu pour le réaménagement de l'échangeur de Pontpierre situé sur l'autoroute A4.

Une dépense de 12 millions est prévue pour la construction du contournement de Hosingen.

Un budget de 15 millions est prévu pour la réalisation des ouvrages d'art OA1498/OA1499 PC8 – liaison (piste ?) cyclable entre Esch /Alzette et Belval.

Monsieur le Ministre estime dans ce contexte que les seuils de 10 millions d'euros (grands projets d'infrastructure), et de 40 millions d'euros (loi de

financement) nécessitent d'être révisés, notamment au vu de l'augmentation des prix au niveau des matières premières. Le secteur de la construction se voit notamment confronté à un renchérissement des matières premières, ainsi qu'à une augmentation des prix de l'énergie. Cette hausse des prix des prestations de construction a notamment comme conséquence une diminution de la demande des consommateurs et des entreprises privées. L'État est le meilleur client actuellement. Les investissements étatiques restent élevés notamment pour contrebalancer cette évolution.

Un budget de 3 millions est prévu pour le projet relatif à la réalisation du contournement de Dippach Gare dans le contexte de la suppression du passage à niveau PN5 sur la N13.

Une dépense de 8 millions est prévue pour le projet relatif au réaménagement de l'échangeur Senningerberg en vue de l'arrivée du tram à l'aéroport.

Au niveau de l'entretien lourd et des projets de la voirie normale, un budget de 11 millions est prévu pour la grande voirie, un budget de 15 millions est prévu pour les chemins repris, un budget de 8 millions est prévu pour les pistes cyclables, et un budget de 3,5 millions est prévu pour les voies de bus.

Au niveau de l'entretien des ouvrages d'art et des projets de réhabilitation, un budget de 2 millions est prévu pour la grande voirie et un budget de 4,5 millions est prévu pour la voirie normale.

À noter dans ce contexte qu'il existe une grande incertitude quant à l'évolution future des prix de la construction : une augmentation de 13,9% a été constatée entre 2021 et 2022.

Parmi les grands projets d'investissements dans le domaine des bâtiments de l'État figurent notamment : l'extension du Lycée à Clervaux (un budget de 79 millions d'euros est prévu (phase d'études) ; le Lycée Michel Lucius au Kirchberg (un budget 186 millions d'euros est prévu (phase d'études) ; le Lycée technique pour professions de santé et hall des sports Logopédie à Strassen (un budget de 130 millions d'euros est prévu (le début des travaux date de 2019)) ; le Lycée technique de Bonnevoie (267 millions d'euros (phase d'études)) ; la maison de soins à Bascharage (73 millions d'euros (le début des travaux date de 2019) ; les infrastructures pour enfants et jeunes à Pétange (117 millions d'euros (le début des travaux date de 2022)) ; le réaménagement et l'extension de la fondation Kräizbiere à Dudelange (58 millions d'euros (le début des travaux est prévu pour mi-2023, la mise en service prévisionnelle est prévue pour 2031)) ; le réaménagement et l'extension du centre militaire Herrenberg (173 millions d'euros (le début des travaux date de 2020)) ; le Nordstadlycée à Erpeldange-sur-Sûre (190 millions d'euros (le début des travaux est prévu pour 2026) ; les infrastructures sportives à Diekirch (28 millions d'euros (phase d'études) ; le Sportlycée Lëtzebuerger à Mamer (179 millions (phase d'études) ; le Lycée technique du Centre à Howald (251 millions d'euros (phase d'études)), la deuxième phase de la Cité policière Grand-Duc Henri (70 millions (phase d'études)) ; l'école internationale à Mondorf-les-Bains (169 millions d'euros (le début des travaux est planifié pour 2023/2024).

M. Aly Kaes (CSV) partage le point de vue de Monsieur le Ministre concernant l'augmentation des seuils et souhaite savoir à quelle hauteur les seuils devraient être portés d'après l'estimation de Monsieur le Ministre.

Monsieur le Ministre rappelle dans ce contexte que la dernière augmentation des seuils date de 2008/2009. L'orateur estime que le taux d'inflation élevé risque d'entraîner des conséquences substantielles. Monsieur le Ministre informe que le Ministère fera des calculs plus précis et qu'un document parviendra à la Chambre dans les meilleurs délais.

Monsieur Max Hahn (DP) se demande si les investissements de 173 millions d'euros prévus pour le réaménagement et l'extension du centre militaire Herrenberg seront pris en compte au niveau de l'effort de défense luxembourgeois dans le cadre de son engagement envers l'OTAN. En outre, en ce qui concerne l'augmentation des prix de l'énergie, l'orateur aimerait savoir si un plan adéjà été mis en place pour ce qui est de l'éclairage public au Luxembourg (notamment équipement en lampes LED). Monsieur le Ministre confirme que les investissements en relation avec le centre militaire Herrenberg tombent dans le champ du taux d'effort de défense. Un programme en vue du basculement progressif vers un éclairage LED est déjà en place. Monsieur le Ministre propose dans ce contexte de présenter en détail ce programme au cours d'une des prochaines réunions de la commission.

Monsieur Marc Lies (CSV), tout en renvoyant à sa question parlementaire datée du 17 novembre 2022 relative aux travaux sur l'autoroute A3¹, souhaite recevoir de plus amples informations concernant le timing du tronçon Gasperich, sortie Bergem – timing de la finalisation du rond-point Gluck, ainsi qu'en ce qui concerne le timing du projet « échangeur de Hesperange ». Monsieur le Ministre informe qu'il répondra en détail par écrit à ladite question parlementaire. La fin des travaux sur l'autoroute A3 est prévue pour 2028.

Monsieur Marc Lies souhaite aussi recevoir plus de détails concernant le projet d'un système de feux de signalisation intelligent sur la voie de bus de la N3 (Frisange – Luxembourg-ville). Monsieur le Ministre indique que le système de feux de signalisation intelligent se trouve actuellement en période d'essai.

Monsieur le Ministre continue sa présentation en passant au volet Département de la mobilité et des transports. Il souligne que les crédits budgétaires tiennent compte des priorités du Gouvernement en matière de mobilité (notamment le Plan National de Mobilité 2035, le développement d'une mobilité multimodale sous toutes ses facettes, la mise en place d'un observatoire digital de la mobilité, l'achèvement de la réorganisation du réseau RTGR, le maintien des investissements dans le rail à un niveau élevé, le développement d'une ligne de tramway vers un réseau de tramway, la décarbonisation du transport et promotion de l'électromobilité, la promotion du transport de fret ferroviaire et fluvial, l'intensification de la lutte contre l'insécurité routière, ou encore le maintien et le développement des efforts de coopération pour la mobilité transfrontalière).

En ce qui concerne les investissements dans le rail, les dépenses totales du Fonds du Rail, avec gestion de l'infrastructure, s'élèvent à 2,6 milliards d'euros sur la période 2023-2026 (budget 2023), ce qui constitue une augmentation de 246 millions par rapport au budget pluriannuel 2022-2025 (budget 2022). Les investissements dans le rail pour l'extension et l'amélioration du réseau (projets d'infrastructure) s'élèvent à 1,3 milliards d'euros sur la période 2023-

¹ Accessible sur le site Internet de la Chambre des Députés : [269679.pdf \(chd.lu\)](#)

2026 (budget 2023)², ce qui constitue une augmentation de 105 millions par rapport au budget pluriannuel 2022-2025 (budget 2022).

Plus particulièrement, pour ce qui est des grands projets ferroviaires, une dépense de 13,4 millions d'euros est prévue pour la construction d'une nouvelle ligne entre Luxembourg-ville et Bettembourg. La dépense prévisible pour l'aménagement des quais V et VI et la restructuration du plan des voies de la gare de Luxembourg s'élève à 15,8 millions d'euros. Une dépense de 7,9 millions d'euros est prévue pour le pôle d'échange multimodal Ettelbruck. La dépense prévisible pour le projet de la mise en conformité des infrastructures pour voyageurs en gare de Rodange s'élève à 7,3 millions d'euros. Une dépense de 3,7 millions d'euros est prévue pour le projet de l'aménagement d'un P&R à Rodange. La dépense prévisible pour le projet de la mise en conformité des installations voyageurs en gare de Mersch s'élève à 6,5 millions d'euros.

Pour ce qui est des investissements dans le tramway, une dépense de 52,5 millions est prévue pour Luxtram en 2023.

Finalement les frais d'exploitation des transports publics en 2023 s'élèvent à 329,9 millions d'euros dans le service public par rail, à 11,9 millions d'euros dans le service public tramway ; à 366,6 millions d'euros dans le service public par route, à 41,5 millions d'euros dans les transports scolaires par route ; à 55,8 millions d'euros dans les transports spécifiques, soit un total de 799,7 millions pour 2023.

Pour ce qui est des travaux prévus à Howald, Monsieur Marc Lies (CSV) insiste sur la nécessité d'assurer la mobilité douce dans le quartier, notamment en relation avec le bon fonctionnement du tennis club Howald, dont le club house se situe justement dans la rue des Scillas. Des solutions provisoires ont effectivement pu être trouvées dans le passé avec l'Administration des ponts et chaussées, mais il existe encore quelques restrictions et problèmes pratiques. L'orateur demande au Ministre d'entrer encore une fois en contact avec les différents acteurs sur le terrain afin d'assurer une sécurité en termes de planification pour les habitants, ainsi que pour le tennis club Howald. Monsieur le Ministre informe avoir eu une réunion avec les services compétents de l'Administration des ponts et chaussées, notamment afin de prévoir des possibilités de stationnement pour le club de tennis pendant la durée du chantier. Monsieur le Ministre en discutera encore une fois avec l'administration. Il lance également l'idée d'organiser une réunion d'information pour les habitants de la commune en janvier 2023. M. Lies informe dans ce contexte qu'une réunion d'information est déjà prévue le 1^{er} février 2023 avec l'Administration des ponts et chaussées et Luxtram. Monsieur Claude Lamberty (DP) souligne également que la survie du club est en cause, si les perturbations persistent encore longtemps. Monsieur le Ministre informe dans ce contexte que l'Administration des ponts et chaussées est déjà en contact avec le club de tennis Howald.

Suite à des questions de Monsieur Max Hahn (DP), Monsieur le Ministre explique, pour ce qui est de la cellule de planification de la mobilité, qu'il s'agit majoritairement d'études. Pour ce qui est de la gare de Luxembourg, les travaux se termineront effectivement en 2024. Or, il y a encore des travaux

² À titre de comparaison : en Allemagne les investissements dans le rail pour l'extension et l'amélioration du réseau s'élèvent à 1,5 milliards d'euros.

prévus autour de la gare de Luxembourg, raison pour laquelle la fin du chantier est prévue pour 2025.

3. Divers

Madame la Présidente informe la commission parlementaire qu'une réunion est prévue pour mardi, le 6 décembre 2023, à 8h00.

Procès-verbal approuvé et certifié exact