**No 8322**

CHAMBRE DES DEPUTES

**PROJET DE LOI**

**relative au financement du contrat entre l'État et la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois concernant le service de transport de voyageurs par autobus**

**RESUME**

Le réseau ferroviaire luxembourgeois fit l’objet d’un réaménagement substantiel pendant la deuxième moitié du XXe siècle, au cours duquel il fut réduit de près de la moitié de sa taille. En effet, les statuts des CFL précisaient que des services ferroviaires sur les lignes ou sections de ligne dont l’exploitation s’avérait habituellement déficitaire pouvaient être réduits, suspendus ou supprimés. De manière progressive, des lignes ferroviaires furent ainsi éliminées et remplacées par des services d’autobus.

La base juridique du contrat de service public de transport de voyageurs par rail est le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, notamment son article 5, paragraphe 4*bis*.

Or, comme le service de transport de voyageurs par autobus assuré par les CFL n’est pas considéré comme une concession, celui-ci est soumis aux directives européennes régissant les marchés publics, à savoir les directives 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE et 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l’eau, de l’énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE.

Compte tenu du statut particulier des CFL, le service des bus est considéré comme relevant du régime des marchés conclus entre pouvoirs adjudicateurs en vertu de l’article 12 de la directive 2014/24/UE précitée, transposé en législation nationale par l’article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ce qui dispense les CFL de l’obligation de mise en concurrence.

Entre 2025 et 2034, l’État versera une rémunération correspondant aux charges effectives encourues. Le coût total de ces dépenses est estimé à 692 123 000 €. Le coût total prend en compte plusieurs paramètres, dont une offre de kilomètres parcourus stable, le remplacement progressif des autobus diesel par une flotte entièrement électrique, la mise en place progressive des infrastructures de chargement pour les bus électriques, une augmentation annuelle des salaires de 1,50% et une augmentation globale de 25% sur dix ans du coût de l’entretien du parc électrique par rapport au parc diesel en raison du coût engendré par le remplacement des batteries.

Le contrat de transport de voyageurs par autobus prendra effet le 1er janvier 2025 pour une période de dix ans, c’est-à-dire jusqu’au 31 décembre 2034.