



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 10 janvier 2019

Ordre du jour :

1. Présentation des volets mobilité et travaux publics du programme gouvernemental
2. 7243 Projet de loi
1° fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et
2° modifiant la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Marc Angel remplaçant M. Yves Cruchten

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

Mme Félicie Weycker, M. Tom Weisgerber, M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

2. 7243 **Projet de loi**
1° fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et
2° modifiant la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

Pour des raisons d'organisation, les deux premiers points à l'ordre du jour sont inversés.

Le Président de la commission, Monsieur Carlo Back, est désigné rapporteur du projet de loi sous examen.

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 25 septembre 2018

Amendement 1

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2018, le Conseil d'État note que l'article sous examen dans sa teneur initiale avait été critiqué par le Haute Corporation dans son avis du 12 juin 2018 en ce que le pouvoir donné au ministre d'imposer des mesures complémentaires et de définir des prescriptions moins strictes revêtait un caractère réglementaire, ce qui avait amené le Conseil d'État à formuler une opposition formelle. Il constate que par l'amendement parlementaire il est entendu répondre à l'opposition du Conseil d'État en permettant au ministre d'autoriser individuellement une application partielle des prescriptions techniques ou de définir individuellement des prescriptions techniques moins strictes. Cependant, si le Conseil d'État approuve cette intention, il se doit de constater que l'amendement apporté à l'article en projet ne fait toujours pas ressortir la portée individuelle des autorisations et conserve une portée générale. Dès lors, le Conseil d'État demande de libeller la première phrase du paragraphe 1^{er} de l'article sous revue comme suit :

« (1) Lorsqu'un bâtiment navigue exclusivement sur la Moselle, le ministre peut, pour ce bâtiment, autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive. [...] ».

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'État.

Amendement 2

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2018, le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'amendement 1 (article 22 du projet de loi) relative à la portée générale de la disposition et demande de libeller le paragraphe 1^{er} de l'article en projet comme suit :

« (1) Lorsqu'un bâtiment d'un port en lourd ne dépasse pas 350 tonnes ou lorsqu'un bâtiment n'est pas destiné au transport de marchandises, que son déplacement d'eau n'atteint pas 100 mètres cubes, que sa quille a été posée avant le 1^{er} janvier 1950 et qu'il navigue exclusivement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, le ministre peut autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente loi. »

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'État.

Amendements 3 et 4

Ces amendements n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 25 septembre 2018. La commission parlementaire en prend note.

Dans ses **observations d'ordre légistique**, le Conseil d'État note que lorsqu'on se réfère au premier paragraphe, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour lire « paragraphe 1^{er} ».

Il y a lieu d'écrire « Convention révisée pour la navigation du Rhin » avec une lettre « c » majuscule de manière uniforme à travers le dispositif de la loi en projet.

Pour ce qui est de l'amendement 2, la Haute Corporation note qu'au paragraphe 1^{er}, il convient de faire référence à la « présente loi ».

Pour ce qui est de l'amendement 3, le Conseil d'État estime qu'à l'article 24, il convient d'insérer une virgule à la suite des termes « paragraphe 1^{er} ».

La commission décide d'y faire droit.

*

La commission propose encore de pallier par voie d'amendement parlementaire à deux erreurs de références dans la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial visant les servitudes énumérées à l'article 2 (et non pas à l'article 3) et visant les autorisations, actes et titres énumérés à l'article 6 (et non pas à l'article 4) dans l'intérêt de la sécurité juridique de ce texte.

La commission propose ainsi d'insérer un nouvel article 30 de la teneur suivante :

« Art. 30. Modification de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial :

La loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial est modifiée comme suit :

1° A l'article 1^{er}, paragraphe 3, les termes « à l'article 3 » sont remplacés par ceux de « à l'article 2 ».

2° A l'article 12, paragraphe 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, les termes « à l'article 4 » sont remplacés par ceux de « à l'article 6 ». »

En conséquence, l'article 30 initial du projet de loi doit être renuméroté et deviendra ainsi l'article 31 du projet de loi.

Comme suite logique résultant de la proposition d'amendement exposée ci-dessous, la commission propose d'indiquer dans l'intitulé la loi supplémentaire modifiée par le présent projet de loi, à savoir la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial en complétant ***l'intitulé du projet de loi*** comme suit :

- « Projet de loi
 - a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ;
 - b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ; et
 - c) modifiant la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial »**

Finalement la commission propose encore de procéder à la rectification de quelques erreurs matérielles qui se sont glissées *ab initio* dans le projet de loi :

(i) L'article 3, première phrase du projet de loi est à lire comme suit :

« Pour l'application de la présente loi, on entend par ~~on entend~~ par : »

(ii) L'article 3, point 5 du projet de loi est à lire comme suit :

« 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi ~~pousse~~ poussé ; »

(iii) L'article 3, point 16 du projet de loi est à lire comme suit :

« 16° « voies d'eau intérieures reliées entre elles », les voies d'eau d'un État-membre reliées aux voies d'eau intérieures d'un autre État-membre par des voies d'eau intérieures sur lesquelles peuvent naviguer en vertu de la législation nationale ou internationale des bâtiments relevant du champ d'application de la présente loi ; »

(iv) L'article 4, point 2 du projet de loi est à lire comme suit :

« 2° zone R : les voies d'eau visées ~~à la lettre a)~~ au point 1° pour lesquelles un certificat doit être délivré conformément à l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin tel que cet article est libellé à la date du 6 octobre 2016.

(v) L'article 5, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

« (1) Les bâtiments visés à l'article 2, alinéa 1^{er} circulant sur les voies d'eau intérieures du Grand-duché de Luxembourg visées à l'article 4 doivent être construits et entretenus conformément aux prescriptions énoncées dans la présente loi. »

(vi) L'article 15, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

« (1) Toute décision de ne pas délivrer ou ne pas renouveler un certificat de l'Union européenne pour bateaux de ~~la~~ navigation intérieure est motivée. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. Cette décision est notifiée au propriétaire du bâtiment ou à son représentant, qui est informé des voies et du délai du recours. »

(vii) L'article 17, paragraphe 2, lettre f) du projet de loi est à lire comme suit :

« f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres États-membres de l'Union européenne ; »

(viii) L'article 17, paragraphe 4, point 4 du projet de loi est à lire comme suit :

« 4. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), b), d) et f), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :

- entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière ; »

(ix) L'article 17, paragraphe 2, lettre f) du projet de loi est à lire comme suit :

« f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres États-membres de l'Union européenne ; »

(x) L'article 17, paragraphe 8 du projet de loi est à lire comme suit :

« (8) Le ministre s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées du registre visé au paragraphe 1^{er} lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à une attestation de navigabilité sont supprimées du registre visé au paragraphe 1^{er} lorsque la personne concernée est décédée ; »

(xi) L'article 21, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

« (1) Les agents à partir de la catégorie de traitement C du service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés et les fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle, peuvent contrôler à tout moment la présence à bord d'un certificat valide conformément à l'article 7 ainsi que la conformité du bâtiment aux exigences sur la base desquelles un tel certificat est délivré.

En cas de non-respect des exigences, les agents visés à l'alinéa 1^{er} prennent les mesures appropriées, conformément aux paragraphes 2 à 5. Ils demandent également que le propriétaire du bâtiment ou son représentant prenne toutes les mesures nécessaires pour remédier à cette situation dans le délai qu'~~elles~~ ils ont fixé. »

(xii) L'article 28 du projet de loi est à lire comme suit :

« Les modifications aux annexes II, III, IV, V et VI de la directive (~~...~~) s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. »

(xiii) L'article 29, paragraphe 1^{er}, point 1^{er}, lettre c), du projet de loi est à lire comme suit :

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au Sstandard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure ; »

(xiv) L'article 29, paragraphe 1^{er}, point 4 du projet de loi est à lire comme suit :

« 4. Données de cargaison du bateau, dont le type de produit chargé, Code HS, port de chargement, ~~Port~~ port de destination et taille de la cargaison (en tonnes), et pour le transport de marchandises dangereuses en outre le code du produit, le code de cargaison, la classe, le code d'emballage et le numéro UN, tirant d'eau des bateaux. »

(xv) L'article 29, paragraphe 6, du projet de loi est à lire comme suit :

« (6) Le service peut communiquer à la Police grand-ducale, au parquet et à l'Administration des douanes et accises les données visées aux paragraphes 1^{er} à 4 pour la poursuite d'infractions liées à un bateau navigant sur la Moselle, en relation avec la navigation fluviale ou en relation avec des délits ou crimes. Les données ne sont pas à utiliser pour la poursuite de contraventions. »

Une lettre d'amendement dans ce sens sera à envoyer au Conseil d'État dans les meilleurs délais vu qu'il s'agit un projet de loi portant transposition de deux directives européennes (Directive 2016/2102 et Directive 2017/1564) et qu'une mise en demeure a été adressée au Luxembourg en date du 24 novembre 2018 au sujet de la non-transposition dans les délais impartis.

1. Présentation des volets mobilité et travaux publics du programme gouvernemental

Monsieur le Ministre procède à la présentation du volet « mobilité » du programme gouvernemental sur base d'une présentation PowerPoint, envoyée aux membres de la commission par voie électronique et annexée au présent procès-verbal.

Pour le détail, il y a lieu de s'y référer.

Selon la méthode préconisée par MoDu 2.0, un plan national de mobilité sera élaboré et adapté à la demande projetée pour l'horizon 2035.

L'objectif du plan national de mobilité est de passer d'une logique de rattrapage à une logique d'anticipation. Il s'agira d'identifier un système cohérent de mesures organisationnelles et infrastructurelles les plus aptes à améliorer durablement la mobilité dans toutes les régions du pays, en prenant également en compte la mobilité transfrontalière. Si nécessaire et dans la mesure du possible, les planifications en cours seront adaptées afin que toutes les infrastructures contribuent au concept global. Les projets planifiés seront évalués quant à leurs coûts et bénéfices à long terme et leur cohérence avec le concept global. Pour accompagner les communes et les employeurs dans la mise en œuvre des mesures préconisées par MoDu 2.0, un programme d'aides techniques et financières sera mis en place. Afin de contribuer à la décongestion du trafic aux heures de pointe, à l'utilisation rationnelle du sol et à l'amélioration de la qualité urbaine, une stratégie nationale de stationnement sera élaborée. La capacité des P&R sera renforcée à l'horizon 2020 et doublée à long terme. La mise en place d'infrastructures cyclables attractives et sécurisées sera accélérée, tant pour les déplacements quotidiens que pour le cyclotourisme. Au vu de la stratégie MoDu 2.0 précitée, les investissements pour tous les modes de transports et en particulier pour le ferroviaire seront maintenus à un niveau très élevé. De même, des moyens pour accélérer la réalisation des travaux en question seront

recherchés.

En particulier, les projets-clefs suivants sont à accélérer :

- nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg et modification des installations fixes en gare de Bettembourg et à l'entrée sud de la gare de Luxembourg ;
- gare de Luxembourg : extension de la gare avec un 5^e et 6^e quais ;
- point d'échange multimodal à Ettelbruck.

Pour ce qui est du tram, la ligne 1 vers l'aéroport du Findel et la Cloche d'Or est à finaliser à l'horizon 2021/2022 sur le territoire de l'agglomération de la capitale. Les extensions prévues par le MoDu 2.0 vers Hollerich, le Centre hospitalier de Luxembourg (CHL), Findel et Kuebebiert seront planifiées et progressivement réalisées. Le projet de tram rapide entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette sera intégré dans tous les projets routiers concernés par son tracé.

Le réseau RGTR est en permanente évolution. Suite aux « roadshows et workshops » organisés au cours des années 2017 et 2018 ayant permis aux usagers de soumettre des propositions concrètes, et suite à l'avancement du réseau tram et des différents pôles d'échanges sur le territoire de la Ville de Luxembourg et des communes avoisinantes, le réseau sera adapté progressivement au cours des années 2019 à 2021.

La gratuité des transports publics sera introduite sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg durant le premier trimestre 2020.

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

La commission est informée que la date concrète d'introduction de la gratuité des transports publics à partir du premier semestre 2020 sera annoncée par le Gouvernement d'ici 10 jours. Les acheteurs potentiels d'un abonnement annuel sont ainsi informés dans un délai raisonnable afin de pouvoir prendre les dispositions qui s'imposent. Ils pourront alors décider soit de ne pas renouveler leur abonnement, soit de recourir à une solution de rechange. Cette façon de procéder devrait également permettre aux CFL de ne pas devoir rembourser après coup le montant indûment payé par ces abonnés.

Sont concernés par cette mesure les trains, les bus et le tram.

Pour ce qui est des bus communaux, il est précisé qu'il s'agit d'un service communal et qu'en vertu du principe d'autonomie communale, il revient à chaque commune de décider si elle désire participer ou non à la gratuité des transports publics.

Pendant la période de transition, il est envisagé d'adapter et de préciser les prescriptions légales relatives au bon comportement des utilisateurs des transports publics dans les transports publics.

Il est notamment prévu d'interdire aux usagers contrevenants l'accès ou le séjour dans les transports publics, afin de contrecarrer tout abus.

Les missions des agents travaillant dans les transports publics seront adaptées et redéfinies en vue d'une amélioration de la qualité et de la sécurité. Il est confirmé que la gratuité des transports publics ne va entraîner aucune perte d'emploi.

Il reste encore à décider si le système actuel des classes dans les trains, à savoir les première et deuxième classes, sera maintenu ou non.

À la question de savoir pourquoi une telle mesure a été choisie par le Gouvernement, i.e. la gratuité des transports publics - tout en soulignant que cet objectif ne figurait pas parmi les priorités du Ministre pendant la législature précédente, ce dernier ayant estimé à l'époque que le prix ne serait pas le problème central des transports publics au Luxembourg, Monsieur le Ministre souligne qu'il s'agit avant tout d'une mesure sociale (« la cerise sociale sur le gâteau d'une stratégie globale »), destinée à offrir la gratuité d'un vrai service public pour tous. L'orateur précise encore que la gratuité ne constitue pas une solution « miracle ». Certains membres du groupe politique CSV émettent des réserves, estimant qu'il faudrait d'abord miser sur une meilleure qualité du service pour inciter les gens à utiliser davantage les transports publics. Le groupe politique CSV n'est pas opposé d'office à la gratuité des transports publics et quant au principe en soi. Néanmoins, il est estimé que la qualité devrait avant tout primer.

La commission est informée que la réforme du forfait kilométrique, annoncée dans l'accord de coalition, n'a rien à voir avec la gratuité des transports publics. Ce sont deux dossiers séparés. En ce qui concerne l'indemnité kilométrique, il s'agit plutôt d'adapter les barèmes pour favoriser ainsi le recours à la mobilité douce, notamment de tous ceux qui habitent à proximité de leur travail. Il est confirmé que pour les personnes qui habitent dans des zones rurales, rien ne changera.

Monsieur le Ministre annonce que l'objectif « no-emission » sera poursuivi jusqu'en 2030 par la mise en service de bus électriques sur le réseau RGTR.

Un membre du groupe politique CSV, tout en saluant la mesure annoncée d'une réintroduction d'une prime pour les véhicules à zéro ou à faibles émissions de CO₂, aimerait savoir pourquoi l'aide financière pour les véhicules électriques (prime CAR-e) a été abolie le 1^{er} janvier 2015.

Monsieur le Ministre explique que cette prime est censée favoriser une mise en œuvre rapide des dispositions de l'accord de coalition en matière de décarbonisation du transport et de promotion de l'électromobilité. La suppression en 2015 s'explique notamment par le fait que l'on a choisi à l'époque de mettre

davantage l'accent sur les transports en commun électriques et qu'on a constaté que bon nombre de bénéficiaires de la prime auraient de toute façon opté pour l'achat d'une voiture électrique. À cela s'ajoute qu'en 2015 il n'y avait que quelques modèles de véhicules 100% électriques sur le marché, que ce soit au Luxembourg ou en Europe.

Pour ce qui est des questions relatives au contournement, Monsieur le Ministre attire l'attention sur le fait que ce sujet sera traité lors de la présentation du volet « travaux publics » de l'accord gouvernemental dans un second temps.

Pour ce qui est des problèmes soulevés relatifs à la ponctualité, de qualité et évidemment de l'offre, Monsieur le Ministre estime que ces éléments sont certainement essentiels pour inciter les usagers de la route à changer leurs habitudes et à utiliser les transports publics au lieu de leur voiture privée. Il considère que des investissements continuels constituent la condition *sine qua non* pour renforcer l'attractivité du transport public. En effet, les investissements prévus dans le rail entre 2018 et 2023 s'élèvent à environ 2 milliards d'euros. Il souligne que les travaux et chantiers destinés à améliorer les infrastructures dans les années à venir sont en cours. Jusqu'à l'achèvement des travaux des retards et saturations sont inévitables notamment lors des heures de pointe. Le système d'information va également être revu.

Certains membres de la commission suggèrent au ministre d'améliorer le réseau également dans le milieu rural.

Pour ce qui est du monde des taxis, une libéralisation du marché est toujours favorisée, même si la réforme de la loi sur les services de taxi, qui avait pour ambition de faire baisser les prix, n'a pas vu naître une tendance vers la baisse.

Pour ce qui est de la société américaine « Uber », il est rappelé que le développement de ses services n'a pas été autorisé sur le marché luxembourgeois, puisque ces derniers se sont heurtés à des problèmes d'ordre juridique, notamment en matière de droit du travail, de la sécurité sociale et des impôts. Les exploitants d'un service de taxi devront notamment disposer d'une licence d'exploitation de taxi.

Monsieur le Ministre se prononce également en faveur d'une digitalisation du marché. En effet, utiliser la digitalisation pour améliorer les infrastructures routières pourrait également contribuer à une réduction des perturbations.

Il est encore informé que le « Kussbus » s'est effectivement retiré du marché français, mais que la ligne belge continue à fonctionner.

Concernant les radars automatiques au Luxembourg, un membre de la commission attire encore l'attention sur le fait qu'actuellement il n'est pas possible de recevoir la photographie de son infraction par courrier. Pour consulter le cliché de

l'infraction, la personne concernée doit se rendre auprès du Centre National de Traitement auprès de l'Unité centrale de la Police de la Route à Bertrange (aucune image ne sera remise). L'orateur se prononce en faveur d'une digitalisation afin de permettre d'éviter un déplacement notamment en fonction du lieu de résidence. La demande sera analysée par le Ministère.

Pour ce qui est du bilan annuel des accidents de la route, la commission est informée que les statistiques sont annuellement publiées vers le mois d'avril. Pour ce qui est des chiffres qui viennent d'être publiés dans la presse luxembourgeoise, Monsieur le Ministre souligne qu'il ne s'agit que de chiffres provisoires et qu'il est encore bien trop tôt pour tirer des conclusions pour l'année 2018, les chiffres officiels n'étant pas encore publics.

Même si la mise en place de l'Observatoire de la mobilité devra permettre de chercher des synergies dans la récolte de données par divers acteurs publics et privés, planifier la collecte des données manquantes, y inclus par le biais d'enquêtes ménages régulières, et mettre les données à la disposition des acteurs concernés, les chiffres relatifs aux accidents de la route n'y seront toutefois pas recueillis.

3. Divers

Aucun point n'a été abordé sous la rubrique « divers ».

Luxembourg, le 10 janvier 2019

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back