



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 04 avril 2019

#### Ordre du jour :

1. 7254 Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
2. Élaboration d'une prise de position de la Chambre des Députés au sujet de l'avant-projet de plan national pour un développement durable  
  
« Assurer une mobilité durable » (suite à la demande du 28 mars 2019 de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire et de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile)
3. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Marco Schank

M. Georges Engel remplaçant M. Dan Biancalana

M. Gilles Roth remplaçant M. Marc Lies

Mme Anouk Ensch, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Marguy Kohlen, du Ministère de l'Environnement, du Climat, de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Dan Biancalana, M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. 7254 Projet de loi portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire**

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 27 mars 2018.

Amendement 1 concernant l'article 2

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État avait émis une opposition formelle à l'encontre de l'article 2, points 9, 10 et 13 de la loi en projet portant définition des notions de « conseil d'administration », de « conseil de surveillance » et de « directoire ». Le texte de l'amendement reprend littéralement les définitions de « conseil d'administration » et de « conseil de surveillance » de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et supprime la définition de « directoire ». Le texte de l'amendement proposé répondant aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 24 juillet 2018, celui-ci lève son opposition formelle formulée à l'égard du texte dans sa version initiale.

La commission en prend note.

Amendements 2 et 3

Les amendements parlementaires 2 et 3 n'appellent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Amendement 4 concernant l'article 23

Dans son avis du 24 juillet 2018, le Conseil d'État n'avait pas formulé de critique à l'égard de l'article 23 de la loi en projet. Les auteurs l'ont cependant reformulé en raison de l'opposition formelle formulée à l'égard de l'article 2, point 13, de la loi en projet. L'amendement ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

La commission en prend note.

Amendements 5 à 9

Les amendements parlementaires 5 et 9 n'appellent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Le Conseil d'État constate que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics de la Chambre des Députés a fait siennes les observations particulières d'ordre légistique formulées dans son avis du 24 juillet 2018 et les a directement intégrées au texte coordonné joint aux amendements parlementaires. Or, il constate qu'il n'a pas été suivi dans l'intégralité de ses observations générales d'ordre légistique, ce qui entraîne quelques incohérences lors des renvois et références. Ainsi, le Conseil d'État n'a pas été suivi dans son observation générale d'ordre légistique relative à la subdivision en points et plus particulièrement à la numérotation suivie d'un exposant « ° ». Par conséquent, et dans un souci de cohérence, à l'article 13, alinéa 2 nouveau, il convient de faire référence aux « points 2, 3 et 4 » et non pas aux « points 2°, 3°, et 4° ». Cette observation vaut également pour l'article 59, alinéa 2, où il convient de faire référence au « point 2 », et non pas au « point 2° ». Finalement, à l'article 91 nouveau, la numérotation en points n'est pas à faire suivre d'un exposant. Le Conseil d'État n'a également pas été suivi dans son observation générale d'ordre légistique de recourir au terme « précité », lorsqu'il est fait référence à un acte dont l'intitulé a été reproduit une première fois intégralement au dispositif, ceci à l'article 2, point 7. Partant, à l'article 28, paragraphe 3, il convient d'omettre le terme « précité » et de faire référence au « 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 », en en reproduisant finalement l'intitulé tel que publié officiellement. Il y a lieu de procéder de la même manière pour ce qui concerne l'article 28, paragraphe 2.

La commission décide de suivre toutes les observations d'ordre légistique.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission.

## **2. Élaboration d'une prise de position de la Chambre des Députés au sujet de l'avant-projet de plan national pour un développement durable**

**« Assurer une mobilité durable » (suite à la demande du 28 mars 2019 de la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile)**

Il est rappelé que la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile ont été chargées de rédiger un projet d'avis relatif à l'avant-projet de plan national pour un développement durable, en collaboration étroite avec les commissions parlementaires directement concernées par les sujets y développés.

Dans le cadre de l'élaboration de ce projet d'avis, la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération,

de l'immigration et de l'Asile souhaitent recevoir de la part de la présente commission parlementaire une prise de position sur le champ d'action « Assurer une mobilité durable ».

Il est suggéré que ladite prise de position n'excède pas deux à trois pages et qu'elle parvienne au Secrétariat des deux Commissions au plus tard le vendredi 24 mai 2019.

La représentante du Ministère de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire, qui coordonne les travaux pour le projet de plan national sous examen, procède à une brève présentation du processus d'élaboration dudit avant-projet, présentation pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint annexée au procès-verbal.

M. Back annonce qu'il établira un document de travail suite à la présente réunion servant de base à l'élaboration d'un avis au cours des prochaines réunions de la commission.

Il est procédé à un échange de vues duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Suite à une question afférente de Monsieur Back, la représentante du Ministère de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire précise que le plan d'action sera mis en place pour une durée de 5 ans.

Monsieur Schank souhaite recevoir des détails supplémentaires concernant l'échéancier pour le projet de plan national. L'orateur attire encore l'attention sur le fait que l'avant-projet de plan national date de juillet 2018 et nécessiterait par conséquent quelques mises à jour (par exemple concernant les abattements fiscaux pour les véhicules particuliers à faibles ou à zéro émissions).

M. François Benoy précise que l'un des objectifs de l'avis à préparer consiste à suggérer notamment des adaptations voire des mises à jour du texte. Le projet du plan national sera actualisé dans une seconde phase.

L'élaboration d'un avis permettra à la Chambre des Députés de fournir de nouveaux éléments et d'apporter ainsi une plus-value au processus d'élaboration du plan national. Plus précisément, cette façon de procéder lui permet d'exprimer son point de vue concernant l'évolution à long terme et d'y apporter ses contributions et idées.

Pour ce qui est de l'échéancier, M. François Benoy rappelle que la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire et la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile sont chargées de rédiger un projet d'avis relatif à l'avant-projet de plan national pour un développement durable, en collaboration étroite avec les commissions parlementaires directement concernées par les sujets y développés. En effet, l'article 11, paragraphe (3), de la loi du 25 juin 2004 sur la coordination de la politique nationale de développement durable dispose que « L'avant-projet de plan approuvé par le Gouvernement est soumis pour avis à la Chambre des Députés et au Conseil Supérieur ». La Commission de la Mobilité et des Travaux publics est censée remettre sa prise de position sur le volet « Assurer une mobilité durable » au plus tard pour vendredi, le 24 mai 2019.

Pour ce qui est de la question de Monsieur Marco Schank relative aux tendances négatives identifiées dans le second plan, la représentante du Ministère de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire explique que le Luxembourg a rédigé son premier Plan national pour un développement durable en 1999. Il a été mis en œuvre par la loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable. Cette loi a fixé le cadre dans lequel la politique de développement durable doit prendre forme et se concrétiser au Luxembourg, en coordonnant l'action de tous les ministères et en fixant des indicateurs précis. C'est sur la base de ces principes que le 2<sup>e</sup> Plan national pour un développement durable a identifié en 2010 des tendances s'opposant à la durabilité et représentant de véritables défis pour le Luxembourg au début du 21<sup>e</sup> siècle. Des objectifs de qualité à atteindre à long terme ont été définis dans le même cadre. Certaines des tendances négatives identifiées à l'époque subsistent effectivement encore, d'autres sont venues s'y ajouter que le 3<sup>e</sup> PNDD, en 2018, met effectivement en lumière. Le 3<sup>e</sup> PNDD fait le lien entre la politique nationale en matière de développement durable et les engagements pris par le Grand-Duché lorsqu'il a adopté l'Agenda 2030 des Nations Unies. Il met en relation directe les 10 champs d'action prioritaires que le Luxembourg a identifiés au regard des défis auxquels il est confronté aujourd'hui avec les objectifs de l'Agenda 2030.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics s'exprime en faveur d'un débat à la Chambre sur le projet d'avis relatif à l'avant-projet de plan national pour un développement durable.

En ce qui concerne l'un des objectifs visés dans le volet « Assurer une mobilité durable » - d'ici 2050, 100 % des véhicules seront électriques (800 stations de recharge publiques à deux prises sont déjà prévues d'ici 2020 sur le territoire) - M. Marc Goergen estime que ce dernier est relativement « soft », notamment par rapport aux objectifs fixés dans ce domaine dans d'autres pays comme la Suède, la Norvège ou encore le Danemark. L'orateur souhaite savoir quelles mesures précises sont prévues pour inciter les constructeurs automobiles à diminuer encore davantage les émissions des moteurs diesel. Qu'en est-il du système de freinage forcé en cas d'excès de vitesse, non abordé dans le présent projet ? Il se demande encore si le Gouvernement ne devrait pas se fixer des objectifs plus ambitieux.

M. François Benoy explique que l'un des objectifs du présent exercice consiste précisément dans l'élaboration de nouvelles pistes et de réflexions plus poussées sur les orientations futures dans ce domaine.

M. Marc Goergen propose de remplacer les termes « voitures électriques » par les termes « voitures neutres/sans émissions CO<sub>2</sub>/zéro émissions », notion plus générique qui permettrait en outre de tenir compte des évolutions futures.

M. Yves Cruchten dit pouvoir se rallier à cette proposition de modification de la terminologie.

M. François Benoy estime qu'il ne faut pas perdre de vue l'objectif du présent exercice. L'orateur donne à considérer qu'il ne s'agit pas de modifier le projet existant, mais plutôt de l'aviser et de permettre ainsi au Gouvernement d'intégrer de nouvelles réflexions. Dans la présente phase, il s'agit d'élaborer

et d'apporter des idées nouvelles : une piste pourrait consister dans une décentralisation dans le contexte de l'aménagement du territoire ou encore dans un changement de la forme d'organisation et/ou de réalisation du travail (télétravail ou travail à domicile). Il rappelle dans ce contexte que la stratégie MoDu 2.0 comporte une cinquantaine de mesures et que tous les acteurs de la mobilité (État, communes, employeurs, citoyens) doivent contribuer à leur mise en œuvre. Tout un chacun est tenu d'y participer afin d'atteindre les objectifs.

M. Gilles Roth estime qu'il ne suffit pas de se fixer des objectifs pour atteindre le but visé, mais qu'il est nécessaire voire indispensable d'élaborer et de mettre en place des actions et mesures concrètes. L'orateur suggère de supprimer tous les abattements fiscaux dans le domaine de la mobilité et de les remplacer par des subsides versés directement, ce qui constituerait en outre une mesure plus équitable sur le plan social. De même, pour ce qui est de l'objectif que d'ici 2050, 100 % des véhicules seront électriques, il soutient le point de vue de M. Marc Goergen, tout en donnant l'exemple du diesel, un type de motorisation promu pendant de longues années avant d'être tombé en disgrâce. Selon l'orateur il faut encore davantage promouvoir l'extension du réseau des transports publics et ceci notamment dans le milieu rural.

Monsieur Carlo Back estime qu'il pourrait certes être envisagé de tenir davantage compte des nouvelles technologies et évolutions, mais que des événements imprévisibles comme le scandale du diesel peuvent toujours survenir.

M. Gilles Roth est d'avis qu'au lieu de punir par exemple les gens qui roulent au diesel, il serait préférable de mettre davantage l'accent sur la promotion d'autres formes de mobilité.

M. François Benoy et M. Gilles Roth estiment par ailleurs qu'il existe encore des déficits à combler au niveau des infrastructures (notamment en ce qui concerne l'aménagement voire l'extension du réseau des pistes cyclables).

M. Georges Engel se prononce également en faveur d'un changement de la forme d'organisation et/ou de réalisation du travail (télétravail ou travail à domicile). Dans ce contexte l'orateur estime qu'il faudrait plutôt mettre l'accent sur une réduction du trafic (notamment vers la capitale du pays) et non pas sur une réduction de la mobilité.

M. Yves Cruchten dit pouvoir se rallier à cette position. L'orateur est en outre d'avis que cette réflexion pourrait utilement être étendue au secteur des services (« Dienstleistungen »). D'ailleurs, il pense qu'il ne suffit pas de prévoir que 100 % des véhicules seront électriques d'ici 2020, mais qu'il faut aussi promouvoir davantage les sources d'énergie renouvelables.

M. Gilles Roth estime encore que pour les travaux d'extension du réseau du tram il faudrait prévoir un calendrier plus ambitieux.

En vue de la continuation des travaux de la commission, Monsieur Carlo Back annonce qu'il va préparer un document de travail pour la prochaine réunion.

**3. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

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