



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 23 janvier 2020

Ordre du jour :

1. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6*bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
2. 7496 Projet de loi relatif à la réalisation des infrastructures et aménagements pour la Capitale Européenne de la Culture 2022 à Belval
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7490 Projet de loi sur les transports publics
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank

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

Mme Félicie Weycker, Mme Annick Trmata, M. Alex Kies, M. Romain Spaus, M. Ronald Frising, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Gilles Didier, directeur adjoint de l'Administration des Ponts et Chaussées

M. Tom Gantenbein, du Ministère de la Culture

M. Luc Dhamen, directeur du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7423 Projet de loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'Etat d'une série de chemins vicinaux et portant modification de l'article 6bis de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Dans ses mots d'introduction, Monsieur le Président présente un petit aperçu du calendrier de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics des mois à venir :

Il est planifié que Monsieur Leyder présentera la stratégie d'assainissement énergétique du patrimoine de l'État à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics le 6 février 2020.

La sensibilité politique « Piraten » a demandé une visite des infrastructures respectivement des chantiers concernant l'aviation luxembourgeoise par lettre du 25 octobre 2019. Le Président de la commission propose le 23 avril 2020 pour ladite visite. Le secrétariat de la commission est chargé de la préparation et de l'organisation administrative de cette visite.

Par lettre du 18 décembre 2019, la sensibilité politique « Piraten » a demandé de mettre à l'ordre du jour d'une réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics le point suivant : « Réforme de la taxation automobile ». Monsieur le Président estime que les questions relatives aux impôts ne tombent pas dans le champ de compétence de la présente commission et demande des précisions dans ce contexte à l'auteur de la demande, Monsieur Marc Goergen (Piraten), présent dans la réunion. Ce dernier explique qu'une réforme de la taxe sur les véhicules automoteurs a été annoncée pour le 1^{er} mars 2020 et souhaite dès lors avoir des explications dans ce contexte. Monsieur le Ministre clarifie qu'il est planifié d'introduire la nouvelle norme « World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) » pour déterminer avec plus de précision la consommation et les émissions d'un véhicule.

En effet, la norme WLTP remplacera, à partir du 1^{er} mars 2020, la norme « Nouveau cycle européen de conduite (NEDC) » qui avait été conçue dans les années 80 pour déterminer les émissions des véhicules routiers. Étant donné les évolutions en matière de technologie, les conditions de conduite et l'observation d'une discordance croissante entre les émissions réelles

mesurées et les émissions déterminées par le cycle d'essai, ce dernier sera remplacé par le « World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) » ainsi que par des essais sur route « Real driving emission (RDE) ».

Monsieur le Ministre souligne qu'il ne s'agit pas d'une modification respectivement augmentation de la taxe sur les véhicules, mais cela signifie uniquement que pour tout véhicule dont la première mise en circulation est faite à partir du 1^{er} mars 2020 le calcul de la taxe sur les véhicules routiers sera basé sur sa consommation et ses émissions mesurées selon la nouvelle norme WLTP.

Monsieur Marc Goergen informe dans ce contexte qu'il a également déjà posé une question parlementaire (QP numéro 1720 du 15 janvier 2020) portant sur ledit sujet. Monsieur le Ministre estime qu'il n'est pas opportun pour un député de poser des questions parlementaires relatives à des projets de loi déposés dont la réponse se trouve dans le texte même du projet de loi déposé. Cette façon de procéder n'est pas, de l'avis du Ministre, conforme au règlement de la Chambre des Députés. L'orateur propose ensuite à Monsieur Goergen, après que ce dernier aura pris connaissance du texte du projet de loi, de poser ses questions restant encore sans réponse après lecture du texte à Monsieur le Ministre au cours de la prochaine réunion de commission.

*

Monsieur Carlo Back (déi gréng), Président de la commission, est désigné Rapporteur du projet de loi.

Monsieur le Ministre procède 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 n°7423⁰⁰.

En effet, la dernière loi concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux date de 1995 ; cela fait donc une vingtaine d'années. Monsieur le Ministre estime qu'il faudrait dans le futur procéder à des mises à jour plus régulières, notamment dans l'intérêt des communes.

Entretemps, le réseau routier a été complété par un certain nombre de contournements ou tronçons de route remplissant cette fonction.

Par ailleurs, l'État est de plus en plus confronté à des demandes de la part de communes en relation avec la mise en place de mesures d'apaisement du trafic sur la voirie étatique à l'intérieur des localités. Il s'agit notamment de l'instauration de zones 30 km/h et de rencontre.

La commission procède ensuite à l'examen des articles du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 2 juillet 2019.

Article 1^{er}

L'article sous examen procède au « déclassement » de tronçons de routes nationales en chemins repris, de tronçons de routes nationales en bretelles d'autoroutes, de tronçons de routes nationales et de chemins repris en chemins vicinaux.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 2 juillet 2019.

Au niveau de ses observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note qu'un deux-points s'impose uniquement pour introduire une énumération. Au point 1, il convient donc de supprimer le deux-points après les termes « énumérés [à l'annexe, tableau I] ». Cela vaut également pour le point 3, qui est à adapter dans le même sens.

Chaque élément d'une énumération se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Il est dès lors indiqué de remplacer le deux-points à la fin du point 1 par un point-virgule et de remplacer le deux-points à la fin du point 3 par un point final.

La Commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 2

L'article sous examen procède au classement de chemins repris et de chemins vicinaux comme « routes de l'État ». Plus particulièrement, le statut de route nationale revient aux routes assurant les communications interrégionales avec liaisons entre localités.

C'est dans cet ordre d'idées que l'article 2 prévoit notamment le classement en routes nationales des tronçons de route reliant entre eux des routes déjà classées routes nationales, ainsi que les tronçons de routes faisant fonction de voies de contournement.

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État note que suivant les tableaux V et VI, auxquels la disposition se réfère, il s'agit plus précisément d'un classement comme « routes nationales ». Le Conseil d'État recommande d'utiliser au dispositif sous revue la terminologie plus précise employée aux tableaux précités et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Sont classés routes nationales : ».

Aux yeux de la Haute Corporation, le classement de chemins vicinaux comme routes nationales vaut reprise d'une partie de la voirie vicinale (communale) dans la voirie de l'État. Dans ce contexte, il est à noter que, contrairement à l'article 3, la disposition sous revue ne précise pas que le classement entraîne l'entretien, aux frais de l'État, de ces chemins vicinaux reclassés.

La commission y reviendra dans le cadre de l'article sous examen (nouvel article 3).

En outre, dans ses observations d'ordre légistique, tout en renvoyant à ses observations générales, le Conseil d'État demande aux auteurs de remplacer les subdivisions sous forme de lettres alphabétiques minuscules « a) » et « b) » par des numéros « 1° » et « 2° ».

La commission décide de reprendre la recommandation du Conseil d'État de conférer à la phrase introductive le libellé suivant : « Sont classés routes nationales ». En outre, la commission décide également de suivre toutes les suggestions d'ordre légistique émises par la Haute Corporation.

Nouvel article 3

Le Conseil d'État note dans ses considérations générales à l'égard du projet de loi déposé qu'à défaut d'indications précises contraires, il présume que la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, de même que le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale, concernent exclusivement les charges d'entretien et de gestion, mais n'affectent pas le statut domanial des plateformes des tronçons de voirie en question. Si des transferts entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes étaient envisagés, il faudrait le préciser dans le projet de loi sous avis.

Comme des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes sont envisagés aux termes des articles 1, 2, 6 et 7, la commission estime qu'il y a lieu d'introduire un nouvel article dans la loi en projet afin de suivre la recommandation du Conseil d'État.

Aux termes de l'article 1^{er}, 1° et 2°(b), des tronçons de routes nationales sont déclassés respectivement en chemins repris et chemins vicinaux.

Le déclassement des tronçons de routes nationales en chemins repris implique un transfert de la nue-propriété de l'assise du tronçon de route concerné de l'État aux communes.

En ce qui concerne les chemins repris, il convient de préciser que la jurisprudence qualifie les rapports juridiques entre les communes et l'État de ceux de nu-propriétaire et usufruitier.

Les communes étant à considérer comme nues-propriétaires de l'assise du tronçon de route.

L'État en revanche en qualité d'usufruitier assume la gestion et l'entretien.

Le déclassement des tronçons de routes nationales en chemins vicinaux implique un transfert de la pleine propriété de l'assise du tronçon de route concerné de l'État aux communes.

Aux termes de l'article 2, des tronçons de chemins repris et de chemins vicinaux sont classés routes nationales.

Moyennant ce classement la nue-propriété des assises des chemins repris passe des communes à l'État et la pleine propriété des chemins vicinaux est transférée des communes à l'État.

Aux termes de l'article 6, 1°, des chemins étatiques sans statut sont classés chemins repris.

Le classement de chemins étatiques sans statut en chemins repris implique également un transfert de la nue-propriété de l'assise du tronçon de route dans la mesure où celle-ci passe aux communes.

Aux termes de l'article 7, des places publiques sont cédées aux communes.

Cette cession de places publiques implique également un transfert de la pleine propriété de l'État aux communes.

Au vu des transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes, qui sont donc envisagés aux termes des articles précités, il y a lieu d'introduire un nouvel article afin de suivre la recommandation du Conseil d'État émise dans son avis du 2 juillet 2019.

Le nouvel article 3 tient compte de ladite recommandation du Conseil d'État de préciser dans le texte du projet de loi les transferts de propriété entre le domaine public de l'État et les domaines publics des communes.

La commission propose par conséquent d'ajouter un nouvel article 3 au projet de loi qui se lira comme suit :

« **Art. 3.**

1° L'Etat abandonne aux communes la nue-propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et chemins étatiques énumérés à l'annexe, tableaux I et VIII.

2° L'Etat abandonne aux communes la pleine propriété de la plate-forme des tronçons de routes nationales et places publiques énumérés à l'annexe, tableaux III et X.

3° Les communes abandonnent à l'Etat la nue-propriété de la plate-forme des chemins repris et la pleine propriété des chemins vicinaux énumérés à l'annexe, tableaux V et VI. »

Les articles subséquents devront par conséquent être renumérotés.

Nouvel article 4 – Ancien article 3

Cet article prévoit la reprise par l'État de chemins vicinaux dont l'intensité du trafic dépasse le cadre des communications locales ou constituent des itinéraires empruntés par les transports en commun.

Dans son avis du 2 juillet 2019, l'article sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Ancien article 4 - supprimé

Il résulte du commentaire des articles du projet de loi sous examen que, comme le rôle revenant aux routes classées chemins repris est d'assurer en premier lieu la fluidité du trafic pour véhiculer les automobilistes d'un point vers un autre, il importe que l'État puisse appliquer, notamment à l'intérieur des agglomérations, des principes plus ou moins sévères à l'égard des autorités communales et envers les riverains habitant le long de ces axes routiers. Cette possibilité lui est donnée en assujettissant notamment les chemins repris à la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie qui stipule que quiconque veut entreprendre des travaux quelconques le long des routes faisant partie de la voirie normale de l'État devra y être autorisé par une permission de voirie à octroyer par le ministre ayant les Travaux Publics dans ses attributions.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 2 juillet 2019 que l'article sous revue est superfétatoire. En effet, du fait de leur classement comme chemins repris, les nouveaux tronçons de voirie sont de plein droit soumis au régime applicable à ceux-ci.

Il estime que si toutefois l'article sous examen est maintenu, il faudra aligner la terminologie employée sur celle de l'article 3 auquel il est fait référence, et remplacer l'expression « chemins et rues » par l'expression « chemins vicinaux ».

La Haute Corporation relève par ailleurs que, bien qu'utilisée dans des lois antérieures, l'expression « les lois et les règlements sur la voirie de l'État » manque de précision. Il serait utile de désigner clairement les dispositions légales et réglementaires qui sont ainsi rendues applicables aux nouveaux chemins repris.

La commission décide de suivre la suggestion du Conseil d'État de supprimer l'article sous examen.

Article 5

Pour les chemins repris devant faire fonction de liaisons régionales, il importe que des largeurs de chaussée minimales soient garanties, largeurs qui dépassent nécessairement celles des tronçons de voirie dont la fonction se limite à des liaisons purement locales. Il semble donc juste que l'État participe aux prix d'acquisition des emprises nécessaires pour garantir les largeurs minimales à respecter. C'est ainsi que cet article stipule que le prix des emprises nécessaires pour les redressements de tous les chemins repris comportant élargissement ou déplacement de l'assise soit supporté moitié par l'État et moitié par les communes intéressées. Cette répartition du coût, qui n'a pas donné lieu à contestations jusqu'à présent, est reprise de la loi du 5 mai 1958 et de la loi du 22 décembre 1995 concernant le reclassement partiel de la voirie et la reprise par l'État d'une série de chemins vicinaux.

Cet article n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 2 juillet 2019.

Au niveau d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'il est indiqué d'écrire « supporté pour moitié par l'État et pour moitié par les communes ».

La commission décide de reprendre la proposition de texte de la Haute Corporation.

Article 6

Au cours des années, l'État a procédé à la construction d'un certain nombre d'ouvertures à neuf qui actuellement ne bénéficient d'aucun statut légal dans le réseau routier. Cet article prévoit le classement de ces tronçons de route dans la hiérarchie du réseau routier en appliquant les critères définis dans le commentaire des articles 1 et 2.

Le Conseil d'État note dans son avis du 2 juillet 2019 que, bien que la formulation soit consacrée au travers des lois précitées du 5 mai 1958 et du 22 décembre 1995, il convient de relever l'imprécision du terme « actuellement ». Pour plus d'exactitude juridique, le Conseil d'État demande de faire référence

à l'entrée en vigueur de la loi en projet et de conférer à la phrase introductive de l'article sous examen le libellé suivant : « Seront classés les chemins étatiques sans statut au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi : ».

Quant à la forme, la Haute Corporation renvoie à ses observations générales et suggère de remplacer le point après les numéros « 1 » et « 2 » par un exposant « ° ».

La commission décide de reprendre toutes les suggestions du Conseil d'État, tant à la forme que quant au fond.

Article 7

S'il appartient d'une part à l'État de satisfaire aux besoins de mobilité et de prévoir les aménagements routiers en conséquence, il revient d'autre part aux autorités communales d'aménager les espaces publics en dehors des routes en veillant à une parfaite intégration urbaine de ces espaces et en tenant compte des coutumes des citoyens pour leur assurer une qualité de vie optimale. C'est dans cet ordre d'idées que le présent projet de loi prévoit la cession aux communes des places publiques énumérées au tableau X y annexé.

Article 8

Suite aux reclassements et déclassements prévus, la réorganisation du réseau étatique implique une nouvelle dénomination de certains tronçons sans changer leur statut.

Cet article n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019.

La commission en prend note.

Article 9 - supprimé

Cet article stipule que les crédits nécessaires à l'aménagement et à l'entretien des routes et chemins repris sont annuellement mis à la disposition du Gouvernement par inscriptions dans le budget des dépenses du Ministère du Développement durable et des Infrastructures.

Dans son avis du 2 juillet 2019, le Conseil d'État estime que cet article est superfétatoire et demande sa suppression.

La commission décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation. L'article 9 sera ainsi supprimé et les articles subséquents seront renumérotés en conséquence.

Nouvel article 9 – ancien article 10

Certains tronçons de routes ont en dehors de leur fonction de liaison régionale, également une fonction de contournement de localités. Afin de prendre en considération cette particularité, l'article 6*bis* de la loi du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, est à modifier en conséquence.

Cet article n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis du 2 juillet 2019 quant au fond.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que la phrase liminaire de l'article sous examen est à reformuler comme suit :

« L'article *6bis* de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes est remplacé comme suit : ».

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. Il convient donc d'écrire « Art. 6bis.[...] ».

Pour caractériser les énumérations, l'emploi de tirets est à écarter. En effet, la référence à des dispositions énumérées de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Lorsque le texte du projet reprend des énumérations, il convient de recourir à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).

À la fin du onzième tiret, il convient de remplacer le point final par un point-virgule, dans la mesure où l'énumération comprend un douzième tiret.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

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

Pour ce qui est de la construction, i.e. de la mise en souterrain de la route nationale N7 au lieu-dit Cloedellt, Monsieur Aly Kaes (CSV) attire l'attention sur le fait qu'une partie de l'ancienne route nationale concernée par ladite construction est encore actuellement un chemin vicinal. Or, dans le futur, cette partie du chemin vicinal concerné sera utilisée pour assurer le flux sur l'actuelle route nationale N7. Par conséquent, il s'agira également d'un « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique. L'orateur souhaite savoir si ce classement est déjà prévu dans le présent projet de loi.

Monsieur le Ministre répond par la négative et informe qu'il sera procédé à cette modification dans le futur.

Le représentant du Ministère indique que les données concernant la « reprise » et le « classement » de parties de la voirie communale en voirie étatique, respectivement le « déclassement » de parties de la voirie étatique en voirie communale) seront actualisées au fur et à mesure. L'orateur donne à considérer dans ce contexte que s'y ajouteront sûrement au fil du temps d'autres routes concernées par un reclassement, qui ne sont pas encore prévues par le présent projet de loi. En effet, une liste sera établie ensemble avec les communes en vue d'une prochaine mise à jour des tableaux du présent projet de loi.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) relate le cas de figure de la construction d'une nouvelle route en vue de décharger une autre route existante. Le déclassement se fera-t-il de manière automatique ou faudra-t-il procéder alors

systématiquement à une modification du texte législatif ? Monsieur le Ministre confirme qu'il faudra dans ces cas procéder à une modification.

Le secrétariat de la commission est ensuite chargé de préparer une lettre d'amendement à adresser au Conseil d'État.

2. 7496 **Projet de loi relatif à la réalisation des infrastructures et aménagements pour la Capitale Européenne de la Culture 2022 à Belval**

Monsieur Carlo Back, Président de la commission, est désigné Rapporteur du projet de loi.

Monsieur le Ministre procède 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 n°7496⁰⁰ ainsi qu'à la présentation PowerPoint envoyée aux membres de la commission par courrier électronique.

En 2022, Esch deviendra « capitale européenne de la culture ».

L'enveloppe globale pour l'aménagement, la restauration et la construction de divers lieux et bâtiments se situant sur la terrasse des hauts-fourneaux à Belval en vue de la capitale européenne de la culture de 2022 coûtera 35,330 millions d'euros.

L'administration de l'année culturelle sera hébergée dans une structure préfabriquée. Des panneaux photovoltaïques seront intégrés sur le toit et la façade. Le « quartier général » (« Headquarter ») d'Esch 2022 sera installé dans un pavillon sous forme de vague jaune (que l'on peut voir aujourd'hui au niveau du rond-point Raemerich). L'idée initiale a été de l'installer dans le bâtiment « All you need ». Or, des études ont montré que des travaux de rénovation importants sont nécessaires. Il s'est encore avéré que ces travaux ne pourront pas être achevés dans les délais impartis. Dans ce contexte l'attention est tirée sur le fait qu'un des anciens bâtiments, qui pourra être aménagé dans les délais, est la « Möllerei » (un ancien hall de mélange des matières de fabrication de l'acier). La « Möllerei » sera aménagée pour accueillir la manifestation principale de « Esch 2022 », à savoir le projet « Digital spaces », au sein d'une grande salle. Le caractère du bâtiment industriel sera maintenu, les fenêtres seront changées et la maçonnerie sera réparée.

Les aménagements sont conçus pour être « utilisables » après 2022 et se déclinent autour de l'espace piéton des hauts-fourneaux, afin d'être facilement accessible par le train et la future piste cyclable qui devra relier Esch et Belval par une passerelle au niveau du site d'Arcelor-Mittal. Une seconde passerelle prévue devra relier la « Möllerei » au haut-fourneau A, cette passerelle permettra de prolonger le circuit, notamment pour que le site soit également accessible pour les personnes à mobilité réduite.

Le bâtiment « Massenoire » sera réaménagé en un lieu adaptable et multifonctionnel comprenant également des locaux sanitaires et techniques.

La Fondation du haut-fourneau A abrite plusieurs espaces aménageables ou déjà aménagés, dont principalement la Halle des Poches à Fonte.

Le bâtiment multifonctionnel d'information, d'exposition et de conférence appelé « Skip », implanté actuellement au rond-point Raemerich, sera démonté et reconstruit sur la Terrasse des Hauts Fourneaux.

Si effectivement, d'une manière générale, uniquement les projets d'infrastructure qui dépassent le seuil des 40 millions d'euros ont besoin de l'aval de la Chambre des Députés, une loi de financement est néanmoins nécessaire dans ce cas précis parce que l'aménagement sera réalisé par le Fonds Belval.

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

Monsieur Dan Biancalana (LSAP) souhaite savoir si les bâtiments actuels figurent déjà à l'inventaire¹. En outre, il rappelle que d'autres communes du sud du Grand-Duché possèdent un patrimoine industriel telle la commune de Dudelange ou encore celle de Differdange. Qu'en est-il de l'investissement dans la revalorisation du patrimoine industriel ?

Le représentant du Ministère précise que sur l'inventaire des sites et monuments figurent notamment la « Möllerei » ou encore le haut-fourneau A. En outre, la commission est informée qu'indépendamment de ce fait, il existe un concept de conservation général sur le site qui prévoit que la structure des bâtiments en cause sera dans la mesure du possible conservée.

Quant aux autres sites mentionnés par Monsieur Dan Biancalana. Monsieur le Ministre précise qu'effectivement à l'heure actuelle il n'existe pas de projets précis pour ces sites. Actuellement les activités se concentrent principalement sur le site Belval.

Pour ce qui est de la question posée par Monsieur Jeff Engelen (ADR) relative au nombre de places disponibles dans la salle de conférence dans la « Möllerei », le représentant du Ministère informe que le but recherché consiste à les transformer en salles multifonctionnelles (salle de conférence, salle d'exposition, point d'accueil). Quant à la « Möllerei », il est rappelé qu'elle sera aménagée pour accueillir la manifestation phare de l'année culturelle, à savoir le projet « Digital spaces ». À noter qu'elle ne sera pas utilisée en tant que salle de conférence. Au niveau des salles de conférence, il existe déjà plusieurs

¹ Une liste actualisée des objets bénéficiant d'une protection nationale est régulièrement éditée sur le site Internet du Service des sites et *monuments* nationaux. (cf. liste des immeubles et objets bénéficiant d'une protection nationale).

Pour les immeubles classés monument national ou inscrits à l'inventaire supplémentaire, les experts du SSMN doivent être sollicités. Au mieux, le conseil du SSMN se fait dès le début de la planification des travaux, avant tout changement à apporter à l'immeuble, avant toute restauration ou rénovation. Les immeubles classés monument national ne peuvent être modifiés sans l'autorisation du Ministre de la Culture. Les projets devant apporter des modifications voulues par les propriétaires sont examinés par le SSMN et la Commission des sites et monuments nationaux qui avisent le Ministre. Pendant les travaux, les propriétaires, leurs architectes et corps de métiers sont accompagnés par les experts du SSMN.

Pour les immeubles inscrits à l'inventaire supplémentaire, toute modification doit être annoncée au Ministre de la Culture au moins 30 jours avant le commencement des travaux.

Des aides financières pouvant aller jusqu'à 50 % des frais éligibles peuvent être accordées pour la restauration d'immeubles protégés.

structures sur le site, notamment l'Auditoire (environ 1.000 places) ou encore la Maison des arts et des étudiants (environ 1.000 places).

La Commission procède ensuite à l'examen des articles :

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder sur le site de Belval-Ouest à la réalisation des infrastructures et aménagements pour la Capitale Européenne de la Culture 2022.

L'article sous examen n'appelle pas d'observations ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1^{er} avril 2019 (valeur 811,88). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article sous examen n'appelle pas d'observations ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Article 3

L'article 3 précise que les infrastructures et aménagements faisant l'objet du présent projet de loi seront réalisés par le Fonds Belval.

À l'égard de cet article le Conseil d'État ne formule pas d'observation quant au fond, mais émet quelques observations d'ordre légistique.

La commission parlementaire en prend note.

Article 4

L'article 4 dispose que les dépenses visées à l'article 2 du présent projet de loi sont imputables sur les crédits du budget des dépenses en capital du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Le Conseil d'État note dans son avis que l'article sous examen déroge aux dispositions de l'article 3 de la loi du 25 juillet 2002 en ce qu'il prévoit l'imputation des dépenses, non pas à la charge des crédits du Fonds Belval, mais sur les crédits du budget des dépenses en capital du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Le Conseil d'État n'y voit cependant pas d'objection et n'a dès lors pas d'observation à formuler quant au fond.

La commission parlementaire en prend note.

Au niveau de ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les termes « Capitale européenne de la culture 2022 » sont à entourer de guillemets. Par ailleurs, seul le terme « Capitale » est à écrire avec une lettre initiale majuscule.

En outre, la Haute Corporation attire l'attention sur le fait que l'article est indiqué en introduction du texte sous la forme abrégée « **Art.** », et non pas en toutes

lettres. L'indication des articles dans la structuration du dispositif est mise en caractères gras et suivi d'un point. Elle note encore que, traditionnellement, le texte de l'article commence dans la même ligne.

Le dispositif se voit dès lors conférer la teneur suivante :

« **Art. 1^{er}.** Le Gouvernement est autorisé à [...].

Art. 2. [...].

Art. 3. [...].

Art. 4. [...]. »

La commission décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Intitulé

Le Conseil d'État propose de remplacer le terme « relatif » par le terme « relative ».

La commission décide de suivre la Haute Corporation.

Article 3

Le Conseil d'État suggère encore, dans ses observations d'ordre légistique, de se référer à « l'établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest » plutôt qu'au « Fonds Belval ».

La commission décide de faire également droit à cette observation.

Article 4

Le terme « Budget » est, selon le Conseil d'État, à écrire avec une lettre initiale minuscule. De plus, les institutions, administrations, services, organismes, etc. prennent une majuscule au premier substantif seulement. Il y a par conséquent lieu d'écrire « Ministère de la mobilité et des travaux publics ».

La commission décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Le secrétariat de la commission est ensuite chargé de préparer un projet de rapport.

3. 7490 **Projet de loi sur les transports publics**

Monsieur Carlo Back, Président de la commission, est désigné Rapporteur du projet de loi.

À noter que le Conseil d'État n'a pas encore émis d'avis.

Monsieur le Ministre procède 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 n°7490⁰⁰ ainsi qu'à la présentation PowerPoint envoyée aux membres de la commission par courrier électronique.

Il est rappelé que ce projet de loi est le fruit de l'accord de coalition du 3 décembre 2018 qui a prévu notamment que « Une analyse sera menée afin de déterminer si un établissement public est encore adapté pour organiser certaines missions dans le cadre des transports publics ou bien si une approche plus centralisée au sein du département des transports ne soit préférable afin d'augmenter l'efficacité et une meilleure cohérence dans l'organisation des transports publics. »

En effet, le principal objectif est de fusionner les compétences du département des transports, plus particulièrement celles de la direction des transports publics avec celles de la « Communauté des transports » (ci-après « CdT », connue sous le nom de « Verkéiersverbond ») en vue d'une meilleure coordination des tâches et afin de permettre d'augmenter l'efficacité des ressources.

Il n'y a pas de changements significatifs par rapport à la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics en ce qui concerne la répartition des compétences en matière de transports publics. Le ministre ayant dans ses attributions les transports garde le pouvoir de coordination des transports publics, de planification stratégique de la mobilité et demeure l'autorité organisatrice des transports publics. Le champ géographique reste le même. Le Ministre précité gardera la possibilité de conclure des conventions entre État et communes (ou syndicats de communes).

Des légers changements sont entrepris concernant la définition des services de transport, se rapprochant des définitions contenues dans le règlement (CE) 1073/2009 (notamment services réguliers et réguliers spécialisés, services occasionnels et services spécifiques).

En outre, le projet de loi introduit une simplification administrative, à savoir que les contrats valent à l'avenir autorisation d'exploitation. Par conséquent, les autorisations d'exploitation sont supprimées, c'est-à-dire que la procédure de demande et d'établissement d'autorisations nationales pour l'exploitation de transports publics est abrogée. Sont notamment visés le transport régulier ou régulier spécialisé (tous les transports publics AVL, TICE, CFL), les transports de nuit (Late night bus), les services spéciaux offerts par des communes/syndicats de communes lors d'événements comme la « Schueberfouer » ou encore les services réguliers spécialisés organisés par des employeurs privés.

Pour ce qui est du champ d'application, la définition des véhicules (contenue dans le Code de la Route) est simplifiée. Il n'y aura plus de distinction entre les véhicules de plus ou moins de 8 places assises (conducteur non compris). La compétence en matière de droit des passagers est transférée vers le Ministère de la Protection des consommateurs

Un changement majeur constitue la création d'une Administration des transports publics. L'établissement public « Communauté des transports » sera aboli. Pour rappel, il s'agira d'une fusion des compétences et ressources de la CDT et de la Direction des transports publics.

La plupart des missions de la CDT seront regroupées avec l'accent mis sur l'information, la télématique et le conseil en matière de transports publics. La nouvelle administration exécutera les missions d'organisation de la DTP. Elle constituera l'opérateur du RGTR (Planification des horaires, roulements, décomptes). Elle sera chargée de l'élaboration des textes administratifs pour le ministre et exécutera des tâches administratives en relation avec la réglementation UE/internationale sur les transports transfrontaliers par autobus et autocars.

Au niveau du personnel actuel du CDT, il sera procédé à un transfert de statut, i.e. que tout le personnel actuellement engagé sous le statut du salarié conformément au Code du travail par la Communauté des Transports est repris par l'État sous le statut de l'employé de l'Etat et affecté à l'administration des transports publics ou au Ministère de la Mobilité et des travaux publics, département de la mobilité et des transports. Les intérêts du personnel seront sauvegardés. Les droits acquis en classement et durée de service seront respectés. À noter dans ce contexte que l'effectif actuel de la CDT englobe 66 personnes (dont 2 postes sont à transférer au MMTP) et celui de la Direction des transports publics 27 personnes.

Concernant les différents avis des chambres professionnelles, il y a lieu de noter que :

- la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics estime que certains éléments ne sont pas assez précis (attributions de la nouvelle administration, intervention des communes et leur participation financière à l'entretien des infrastructures). En outre, elle soutient le but recherché par la loi en projet, notamment que l'offre, la qualité et l'attractivité des transports publics soient améliorés. Par ailleurs, elle apprécie particulièrement la proposition de remplacer l'actuel établissement public « *Communauté des transports* » par une administration, tout en fusionnant les attributions et les ressources de cet établissement avec celles de la Direction des transports publics. Elle demande encore l'élaboration des règlements d'exécution.

- la Chambre des Salariés constate une « concentration » des pouvoirs du ministre. Elle regrette une disparition des guichets de la Mobilitätszentral. En outre, elle salue la reprise du personnel de la CDT. Elle s'interroge sur certaines modalités de transferts, d'avancements et de fonctionnarisation, et se demande si la portion des missions de la CDT qui ne sera pas transmise à l'Administration sera, en définitive, attribuée à ce nouvel Observatoire. Par ailleurs, elle demande des précisions sur le « transport à la demande ». En ce qui concerne l'appel d'offre public européen concernant les contrats de service public pour la route, elle demande le respect des conventions collectives, des acquis et avantages sociaux du personnel concerné ainsi que la reprise de personnel en cas de transfert d'exploitant. Finalement la chambre professionnelle voudrait voir réaffirmer le principe que les CFL sont maintenus comme l'unique fournisseur de service public de transport par rail au Luxembourg (nonobstant le partage des rails avec les trains des pays voisins) et conservent la gestion et l'exploitation du réseau ferré du Luxembourg (en ce compris le funiculaire du Pfaffenthal-Kirchberg).

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

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) souhaite savoir si les études annoncées dans le programme gouvernemental en vue de l'élaboration d'un concept de développement dynamique pour une meilleure coordination de l'aménagement du territoire et la mobilité ont déjà été effectuées. Dans l'affirmative, il demande à ce que la commission se voit transmettre ces analyses. Le but étant de regrouper la CDT et de la Direction des transports publics dans une Administration des transports publics, il se demande pourquoi ne pas y intégrer d'autres administrations ou établissements publics impliqués dans le transport, notamment la CFL ou encore les services de l'Administration des ponts et chaussées chargés du transport public. Existe-t-il des chiffres précis quant aux économies annoncées suite à la fusion précitée. Qu'en est-il des opérateurs ou encore du comité des usagers ? L'orateur renvoie encore à l'avis de la Chambre des Salariés, qui souhaite recevoir des précisions concernant les compétences en matière de droit des passagers de la CDT qui seront transférées vers le Ministère de la Protection des consommateurs. Par ailleurs, l'accord de coalition du gouvernement envisage la création d'un « Observatoire de la mobilité ». À quel stade se trouve cette procédure actuellement ? Quelles seront ses missions ? Étant donné que la Chambre des Salariés, dans son avis, trouve regrettable que les guichets d'information de la Centrale de mobilité (Mobilitätszentral) de l'actuel CDT (Verkéiersverbond) disparaissent, l'intervenant souhaite savoir si les guichets disparaîtront vraiment. L'intervenant salue ensuite que le personnel actuel du CDT est maintenu et qu'il y sera procédé à un transfert de statut. Il souhaite dans ce contexte savoir si les personnes ont déjà été mises au courant concernant leurs nouveaux postes, tâches et l'évolution de leur carrière. En effet, la chambre professionnelle regrette que les modalités et les délais du transfert du personnel de la CDT ne soient pas précisés. La Chambre des Salariés se demande également ce qu'il faut comprendre exactement par la notion « services publics à la demande » dans le cadre du projet de loi et, plus précisément, si ces services restent des services publics et s'ils seront également gratuits, comme cela est prévu pour le reste des transports publics (à l'exception de la première classe pour le train). L'orateur attire encore l'attention sur le fait que les contrats actuels de service public pour la route vont échoir le 1^{er} janvier 2022. Au cours de la présentation il a été annoncé qu'un appel d'offre public européen sera alors lancé. Dans ce contexte, la Chambre des Salariés craint que cet appel d'offre public européen ne permette plus à des entreprises de transport implantées au Luxembourg, de tailles relativement modestes, de faire face à la concurrence d'entreprises plus grandes ou établies dans les pays voisins. Cela peut représenter une menace pour l'emploi. De plus, les grandes entreprises étrangères ne sont pas forcément habituées à la tradition du dialogue social au Luxembourg et pourraient vouloir profiter de leurs ressources et moyens pléthoriques pour imposer une interprétation des conventions collectives systématiquement défavorable aux travailleurs. Finalement, l'orateur attire encore l'attention sur le fait que la chambre professionnelle précitée souhaite savoir si la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), qui dispose actuellement de contrats de service public pour des transports par route, plus précisément par bus, pourra garder ces lignes de bus.

Monsieur le Ministre confirme que la CFL conservera ses lignes de bus. Concernant l'appel d'offre susmentionné, Monsieur le Ministre précise que ceci tombe dans le champ de compétence de son Ministère ayant le transport public dans ses attributions. Cet appel d'offre est en élaboration depuis 3 années et sera encore lancé avant l'été 2020. Il est confirmé que le cahier des charges contiendra des critères sociaux, environnementaux et de qualité élevés. Il est souligné dans ce contexte que les conventions collectives du secteur doivent

être respectées. Concernant le concept de « services publics à la demande », et notamment la question concernant la gratuité de ces services, Monsieur le Ministre informe la commission qu'un concept doit encore être élaboré. Par conséquent, il est à l'heure actuelle impossible de se prononcer avec plus de précision quant à une éventuelle gratuité des services en cause. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre informe la commission qu'une conférence de presse sera prochainement organisée concernant la réorganisation du RGTR, au cours de laquelle seront notamment traitées les questions des communes. Concernant le personnel, Monsieur le Ministre précise qu'il s'agit d'une revalorisation de leurs carrières (avec une possibilité de fonctionnarisation). Le guichet d'information sera maintenu à la gare de Luxembourg. En plus, la CFL planifie un agrandissement. La création de l'« Observatoire de la mobilité », notamment en vue de recueillir de manière efficace et continue les données nécessaires à une planification de la mobilité adaptée à l'évolution des besoins, tombe dans le champ de compétence du Ministère ayant le transport dans ses attributions. Le transfert de la compétence en matière de droit des passagers vers le Ministère de la Protection des consommateurs est une conséquence logique, puisque ces droits tombent dans son champ de compétence. Le comité des usagers sera maintenu. Les opérateurs seront bien sûr également consultés dans un délai rapproché. Aucune économie sera réalisée. En effet, il sera investi de façon substantielle dans les transports publics. L'ACF est un régulateur émanant d'une réglementation européenne qui doit être maintenu. Pour ce qui est des études annoncées dans le programme gouvernemental, la commission est informée qu'une étude interne a été lancée, dont le résultat est la base du présent projet de loi.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite recevoir des précisions concernant la suppression de la procédure des autorisations d'exploitation. Il est précisé qu'il s'agit là à la fois d'une simplification administrative et d'une adaptation de la loi à la pratique actuelle. Monsieur Aly Kaes attire encore l'attention sur le fait qu'il résulte du projet de loi que la réalisation des arrêts de bus relève de la compétence communale. Il est prévu d'élaborer un concept cohérent, en collaboration avec le Syvicol, avec comme objectif une harmonisation des arrêts de bus en vue d'augmenter le confort des usagers et des personnes à mobilité réduite. M. Aly Kaes aimerait encore savoir si les communes se verront mettre à leur disposition un budget spécifique. Monsieur le Ministre répond par la négative et donne à considérer que des réflexions y relatives sont menées notamment en vue de garantir une harmonisation des arrêts de bus.

4. 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