

N° 8058³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative au financement du contrat
de service public pour l'exploitation du service
de transport public par chemin de fer**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(16.3.2023)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente-Rapportrice ; Mme Semiray AHMEDOVA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, Mme Cécile HEMMEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 20 juillet 2022 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'un commentaire des articles, d'un résumé du projet et d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 28 février 2023.

La Chambre des Salariés a rendu son avis en date du 8 août 2022.

Lors de la réunion du 2 mars 2023, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice.

La commission a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 16 mars 2023.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi vise à autoriser le Gouvernement d'attribuer directement un contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer, pour la période maximale autorisée de 15 ans. La charge à assumer par l'État au titre de la rémunération de l'adjudicataire pour les prestations du service de transport public par chemin de fer ne peut pas dépasser le montant de 7.145.695.000 € TTC pour la période allant du 1^{er} janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2039. Les dépenses occasionnées par la présente loi sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics par chemin de fer au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Le montant maximal correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rattachés à la base 100 du 1^{er} janvier 1948 et sera adapté aux variations du coût de la vie.

Le montant total des dépenses relatives à l'exploitation du service de transport public de voyageurs par chemin de fer, pour lequel l'exploitation proprement dite commence au 1^{er} janvier 2025, a été estimé comme suit, dans une projection pluriannuelle :

Tableau 1 : Dépenses liées au nouveau contrat de service public ferroviaire

Année	Montant à engager (TTC)
2025	380 397 911 €
2026	395 948 067 €
2027	407 826 509 €
2028	420 061 304 €
2029	432 663 143 €
2030	445 643 038 €
2031	459 012 329 €
2032	472 782 699 €
2033	486 966 180 €
2034	501 575 165 €
2035	516 622 420 €
2036	532 121 093 €
2037	548 084 725 €
2038	564 527 267 €
2039	581 463 085 €
Total CSP 2025–2039	7 145 694 935 €
Arrondi à :	7 145 695 000 €

Ce futur contrat de service public de transport par chemin de fer qui fera l'objet d'une attribution directe en application de l'article 5, paragraphe 4*bis*, du règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 précité, sera soumis à une décision préalable prenant la forme d'une décision motivée présentée par l'autorité organisatrice compétente au Conseil de gouvernement. Il appartiendra à ce dernier de définir l'adjudicataire du contrat de service public par chemin de fer et sa décision motivée sera publiée sur le site internet du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (<https://mmtp.gouvernement.lu>).

C'est seulement une fois la loi de financement votée et le Conseil de gouvernement entendu en son avis quant à l'adjudicataire retenu pour le contrat de service public par chemin de fer, que ce dernier pourra être signé.

Considérations générales

Conformément à la méthode préconisée par la stratégie pour une mobilité durable « Modu 2.0 », au Plan national de mobilité élaboré pour l'horizon 2035 (PNM 2035) et dans la lignée de l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale de 2018, qui fixent notamment pour objectif que les investissements pour tous les modes de transports et en particulier pour le ferroviaire seront maintenus à un niveau très élevé, et que face au défi que constitue l'amélioration de la ponctualité et de la qualité de service, l'État renouvellera, par le nouveau contrat de service public, une ambition consistant dans:

- un niveau élevé de sécurité du transport ;
- une priorité réaffirmée à la ponctualité et la continuité de service ;
- une amélioration continue de la qualité du service offert ;
- un accent sur l'information du client, tant par des moyens digitaux que par une présence humaine dans les gares et les trains et

- la volonté de bâtir des transports publics respectueux de l’environnement et socialement responsable et cela dans un cadre financier maîtrisé.

La ponctualité des trains et la qualité de l’offre demeurent une priorité pour l’État. Les indicateurs de mesure de la qualité de l’offre et leurs incitations financières seront fortement remaniés dans le nouveau contrat afin de correspondre davantage à la « vision des voyageurs ».

Au-delà du dispositif d’incitations financières, toutes les mesures qui concourent à l’amélioration de la réalisation de l’offre seront engagées et notamment :

- concourir aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation du personnel et des usagers ;
- favoriser le transport des personnes à mobilité réduite ;
- contribuer à l’information multimodale harmonisée ;
- assurer l’exécution de l’offre ;
- coordonner la modernisation du système de transport collectif ferroviaire et
- participer à la mise en œuvre d’une politique globale de communication relative à l’organisation des transports publics.

Dans le cadre du nouveau contrat de service publique, l’adjudicataire devra :

- assurer l’exécution du service dans les conditions prévues par le contrat en termes d’offre, de qualité de service et d’information ;
- assurer la maintenance et le renouvellement du matériel, des installations et des équipements nécessaires à l’exécution du service de référence, autres que ceux de l’infrastructure du réseau ferroviaire national ;
- participer aux systèmes intégrés en matière d’information et d’organisation des points de correspondance ;
- respecter les spécifications techniques d’interopérabilité définies par l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer et mettre en œuvre, en collaboration avec les autres transporteurs, les moyens adéquats pour l’assurer ;
- être force de proposition tant en ce qui concerne l’évolution de l’offre, l’amélioration de la qualité du service, leur interopérabilité, et la coordination avec les autres opérateurs ;
- assurer des prestations d’études, de conseil, d’ingénierie et d’assistance relevant de l’exploitation du service et
- assurer les relations avec les clients.

La promotion et le développement du service de transport en nombre suffisant, sûrs et de qualité concourent à la réalisation des objectifs gouvernementaux en matière de mobilité et d’aménagement du territoire, à l’amélioration de la qualité de vie des résidents et des usagers transfrontaliers, au développement économique du pays et de la Grande Région ainsi qu’à la protection de l’environnement.

Ces objectifs impliquent la mobilisation de moyens financiers et la mise en place d’un cadre cohérent pour le développement du service public de transport de voyageurs par chemin de fer. Ce cadre cohérent est défini par :

- 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 modifiant le règlement (CE) n°1370/2007 en ce qui concerne l’ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, et plus particulièrement l’article 5, paragraphe 4*bis* qui prévoit l’attribution directe des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer ;
- le règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;
- la loi modifiée du 19 juin 2009 sur l’ordre et la sécurité dans les transports publics et,
- la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l’accès, à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

Les dépenses occasionnées la présente loi sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics par chemin de fer au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, à l'instar des montants inscrits au budget les années passées et basés sur le contrat de service public actuel 2010-2024. Le tableau ci-dessous détaille les montants annuels TTC acquittés depuis 2010 pour le seul contrat de service public ferroviaire (ci-après CSP ferroviaire) :

Tableau 2 : Dépenses liées à l'actuel contrat de service public ferroviaire

<i>Année</i>	<i>Article budgétaire 20.2.31.020</i>
2010	158.003.820,00 €
2011	145.791.502,76 €
2012	154.248.385,94 €
2013	154.067.298,47 €
2014	155.760.311,17 €
2015	165.449.648,14 €
2016	165.947.070,76 €
2017	171.281.940,53 €
2018	184.021.505,30 €
2019	200.055.579,21 €
2020	224.968.762,83 €
2021	254.491.713,00 €
2022	277.395.562,00 €

Tenant compte entre autre de la progression des frais de ces dernières années, le montant du nouveau contrat de service public ferroviaire 2025-2039 est estimé à 7.145.695.000 € intégrant ainsi une progression de 3% par an. Cette augmentation de 3% est expliquée par le fait que le besoin en mobilité est supposé augmenter de 3% en moyenne par an. Afin d'appuyer cette hypothèse, le tableau suivant montre une projection pour 2025 et 2028 des km-trains annuel suivant la planification actuellement connue de l'horaire 2025 et 2028 :

Tableau 3 : Projection des trains et km-trains pour les horizons 2025 et 2028

	<i>2025</i>	<i>2028</i>
Nombre de trains/jour (lu-ve)	996	1056
Nombre de trains samedi	756	774
Nombre de trains dimanche et jour férié	514	512
Nombre de trains annuel	319.772	337.048
Nombre de km-trains annuel	8.506.333	9.202.249

Le fait que la progression des frais va être de l'ordre de 3% est également conforté par le passage progressif, au courant de la prochaine décennie, de trains de formation UM2 (2 unités mobiles) à des trains de formation UM3 (3 unités mobiles) afin de pouvoir transporter également plus de passagers par train. Le tableau 2 donne l'information des quantités brutes, alors que le tableau 3 ci-après expose les explications concernant les variations prévues de l'offre :

Tableau 4 : Principales variations planifiées pour les horizons 2025 et 2028

Principales variations de l'offre	2022-2025 (début du nouveau CSP)	2025-2028
L10-L60 diamétrale	1 RegionalBahn (RB) Pétange-Dommeldange actuellement et qui sera prolongé vers Mersch , cadencé à l'heure du lundi au samedi.	2 trains omnibus RB entre Diekirch et Volmerange-les-Mines , cadencés à la demi-heure du lundi au samedi. 2 trains entre Mersch et Rodange , cadencés à la demi-heure du lundi au samedi (1 des 2 trains roulent déjà partiellement en 2022 sur Rodange et Dommeldange). Ces trains rouleront en RB entre Rodange et Luxembourg et en RegionalExpress (RE) entre Luxembourg et Mersch.
L30	1 RB par heure vers Wittlich dessert la „Weststrecke“ sur parcours allemand en remplacement d'un des trains allant vers Trier-Hbh	
L50	Cadence régulière semi-horaire des RB entre Luxembourg et Arlon , en semaine. Prolongement vers Libramont pour une partie des trains.	
L60		Tous les RB et RE de la ligne ont leur origine à Rodange (au lieu de Pétange), du lundi au samedi.
L90	Matériels ayant une plus grande capacité , pas d'augmentation de la cadence	Augmentation de la cadence aux heures de pointe jusqu'à 9 trains par heure dont 1 TGV

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (28.2.2023)

Dans son avis du 28 février 2023, le Conseil d'État n'émet que des observations d'ordre légistique.

Avis de la Chambre des Salariés (8.8.2022)

Sous réserve de la prise en considération de ses remarques formulées dans son avis, la Chambre des Salariés (CSL) est en mesure d'approuver le projet de loi. Elle approuve notamment – outre le maintien du niveau des investissements pour tous les modes de transports et en particulier pour le ferroviaire à un niveau très élevé – que le Gouvernement réitère ses ambitions consistant dans :

- un niveau élevé de sécurité du transport,
- une priorité réaffirmée à la ponctualité et la continuité de service
- une amélioration continue de la qualité du service offert
- un accent sur l'information du client, tant par des moyens digitaux que par une présence humaine dans les gares et les trains et
- la volonté de bâtir des transports publics respectueux de l'environnement et socialement responsable et cela dans un cadre financier maîtrise.

La CSL estime par contre que s'impose dans la liste prémentionnée un rajout consistant à garantir explicitement la sécurité de l'exploitation et la sureté des clients, en prévoyant d'office pour chaque train circulant sur le réseau luxembourgeois la présence d'un accompagnateur qualifié, voire même de plusieurs accompagnateurs. Elle préconise par ailleurs de prévoir que le montant de la part main d'œuvre suivra également l'évolution des traitements et salaires dans le secteur public.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} prévoit que le gouvernement est autorisé d'attribuer directement un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs en application de l'article 5, paragraphe 4*bis*, du règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 pour une période de 15 ans.

A noter que lorsque la loi de financement aura été votée et que le Conseil de gouvernement aura été entendu en son avis quant à l'adjudicataire retenu pour le contrat de service public par chemin de fer, ce dernier pourra être signé.

Dans son avis du 28 février 2023, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 2

L'article 2 prévoit que le montant total du contrat de service public par chemin de fer s'élève à 7.145.695.000 euros TTC et la durée de ce contrat est de 15 ans. La part main d'œuvre est à adapter à l'indice des prix, échelle mobile des salaires.

Dans son avis du 28 février 2023, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 3

L'article 3 prévoit que le montant annuel de cette dépense sera inscrit, comme dans le passé, dans le budget des recettes et des dépenses de l'Etat et plus précisément à l'article budgétaire 20.2.31.020.

Dans son avis du 28 février 2023, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à attribuer directement un contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer, pour une période maximale de 15 ans, sur base de l'article 5, paragraphe 4*bis*, du 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.

Art. 2. Les dépenses engagées au titre de la rémunération de l'adjudicataire pour les prestations du service de transport public par chemin de fer visé à l'article 1^{er} ne peuvent pas dépasser le montant de 7 145 695 000 euros TTC pour la période allant du 1^{er} janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2039.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rattachés à la base 100 du 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté aux variations du coût de la vie.

Art. 3. Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics par chemin de fer au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

Luxembourg, le 16 mars 2023

La Présidente-Rapportrice,
Chantal GARY

