



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 11 mai 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe (PETI, MOBTP) du 19 avril 2023
2. 8104 Projet de loi modifiant 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
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 8124 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, 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. Raphaël Zumsteeg, Mme Anouk Enschedé, Mme Annick Trmata, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Alain Bombardella, du Service Gestion Infrastructure des CFL

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe (PETI, MOBTP) du 19 avril 2023

Le projet de procès-verbal de la réunion jointe (PETI, MOBTP) du 19 avril 2023 est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8104 Projet de loi modifiant 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

Mme Chantal Gary est désignée Rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8104⁰⁰.

Le présent projet de loi se compose d'un seul article et a pour objet de compléter 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 par l'ajout de deux projets à la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail. Ainsi, son article unique prévoit d'ajouter ces deux nouveaux projets aux points 41° et 42° de la liste sous l'annexe I de la loi précitée.

Le projet n°41 prévoit le renouvellement des installations de sécurité sur la Ligne du Nord (Luxembourg-Troisvierges/frontière, Ettelbruck-Diekirch et Kautenbach-Wiltz) avec mise en place d'une version avancée du système de sécurité ETCS niveau 1. Le projet n°42 prévoit l'aménagement d'un nouveau poste directeur en gare de Bettembourg, qui intégrera également le système de sécurité ETCS.

Le système « ETCS » de contrôle des trains (*European Train Control System*) est un système de signalisation ferroviaire associé au contrôle de vitesse et se trouve au cœur du système européen de gestion du trafic ferroviaire « ERTMS » (*European Rail Traffic Management System*) qui a vocation à remplacer les différents systèmes de signalisation ferroviaire nationaux à travers l'Europe par un système unique.

Les coûts totaux de ces deux nouveaux projets se chiffrent à 57,5 millions d'euros pour celui concernant la Ligne du Nord et à 101 millions d'euros pour celui concernant le nouveau poste directeur, respectivement à 158,5 millions d'euros pour les deux projets (montants HTVA avec valeur 924,32 de l'indice semestriel de la construction au 1^{er} octobre 2021). Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant sera adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

La ligne ferroviaire entre Luxembourg et Troisvierges/frontière devra être modernisée par le renouvellement des installations de sécurité. Au centre du projet figure de cette façon le remplacement des installations tout-relais par des postes de signalisation informatisés. La nouvelle infrastructure devra notamment permettre une plus grande sécurité et la réduction des coûts de maintenance.

La hausse des coûts du projet de modernisation s'explique surtout par les trois facteurs suivants :

- la nature innovante du projet - les postes de signalisation informatisés fonctionnent avec une nouvelle technologie qui a été développée spécifiquement (+ 13 millions d'euros)
- les nouvelles fonctionnalités qui peuvent être mises en place du fait de cette technologie (+ 6,5 millions d'euros)
- le respect de l'horaire des trains afin d'assurer le transport pour les voyageurs, ce qui a contraint les entreprises de génie civil à décaler leurs travaux (+ 800 000 euros)

Étant donné que cette ligne est directement reliée au réseau ferroviaire belge, Monsieur Marc Goergen (« Piraten ») souhaite savoir si les machinistes et autres membres du personnel du rail belge ont déjà reçu une formation concernant les nouvelles signalisations.

Monsieur le Ministre répond par l'affirmative en ajoutant qu'il s'agit d'un système recommandé par la Commission européenne. D'après l'orateur, le Luxembourg est un des premiers pays à avoir commencé assez rapidement à mettre en place ce système.

Par ailleurs, le texte prévoit l'installation d'un nouveau poste de signalisation informatisé en gare de Bettembourg qui devra remplacer les postes directeurs de Bettembourg-Centre, Bettembourg-Triage et Dudelange-Usines. Les infrastructures de signalisation et de télécommunication en gare de Bettembourg et de Dudelange-Usines devront aussi être modernisées dans ce contexte, ce qui permettra de raccorder la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg à partir de 2026. Un budget d'environ 101 millions d'euros est prévu pour ce projet.

Monsieur Marc Goergen (« Piraten ») s'intéresse encore à l'impact potentiel de ces travaux de modernisation. Le Ministre de la Mobilité explique qu'une meilleure stabilité du réseau ferroviaire pourra ainsi être garantie, ce qui permettra par la même occasion d'offrir plus de connexions vers la France.

La commission parlementaire procède à l'examen de l'article unique sur base de l'avis du Conseil d'État du 25 avril 2023.

Article unique

L'article unique prévoit d'ajouter deux nouveaux projets aux points 41° et 42° de la liste sous l'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019.

Le nouveau projet n°41 prévoit le renouvellement des installations de sécurité sur la Ligne du Nord sur base du système de sécurité ERTMS.

Le projet n°42 prévoit l'aménagement d'un nouveau poste directeur en gare de Bettembourg qui sera aussi basé sur le système de sécurité ERTMS.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire tient compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 25 avril 2023.

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

3. 8124 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés

Mme Chantal Gary est désignée Rapportrice du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8124⁰⁰.

Le présent projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 d'euros TTC sur une période maximale de 4 ans (valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation). Ce montant sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

L'envergure financière du marché public visé et des contrats qui en résulteront dépasse largement le seuil légal de 40 millions d'euros. Elle requiert donc une autorisation par une loi spéciale de financement afin de satisfaire à l'article 99 de la Constitution, qui exige une telle loi pour tout engagement financier dépassant le seuil tel que déterminé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

Les services « spécifiques réguliers spécialisés » sont considérés comme des services :

- « spécifiques » au sens de l'article 4, alinéa 1^{er}, point 4^o, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics, à savoir des services de transports qui sont complémentaires aux « services réguliers », aux « services réguliers spécialisés » et aux « services à la demande » qui sont effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les autres services ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente ; et
- « spécialisés » au sens de l'article 4, alinéa 1^{er}, point 2^o, de la même loi car ils sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs.

Aujourd'hui, entre 1 600 et 1 700 courses sont assurées tous les jours en périodes scolaires pour transporter les bénéficiaires de ces transports vers leur établissement scolaire, de formation, d'apprentissage, de travail, ou

encore pour être encadrés dans la mesure où leur handicap ou besoin spécifique le requiert.

Le fonctionnement des services de transports spécifiques réguliers spécialisés est appelé à être régi par le chapitre 3 de la loi projetée sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1^{er} et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, tandis que le projet de loi en prévoit le financement.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles ainsi qu'à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 25 avril 2023.

Article 1^{er}

Par l'article 1^{er}, le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de 4 ans.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 précise que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont imputées au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics, à la section des transports publics routiers.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 3

L'article 3 prévoit l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire tient compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 25 avril 2023.

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

4. Divers

Monsieur le Ministre informe la commission parlementaire qu'il procédera à une présentation de la stratégie nationale de stationnement au cours d'une réunion de la commission le 25 mai 2023. Il tient encore à préciser qu'il s'agit de recommandations concrètes et non pas d'un texte législatif contraignant, permettant aux communes et aux employeurs de jouer pleinement leur rôle

d'acteurs de la mobilité en utilisant de façon ciblée les espaces privés et publics dédiés au stationnement.

Madame la Présidente demande si les membres de la commission ont encore des questions concernant le contournement de Bascharage, point qui figurait à l'ordre du jour d'une réunion de commission le 4 mai 2023.

Madame la Présidente constate qu'il n'y a plus de questions à ce sujet.

Monsieur Carlo Weber (« LSAP ») souhaite encore savoir s'il y a des nouvelles concernant le tunnel Schieburg.

Monsieur le Ministre informe la commission parlementaire qu'il est fort probable qu'un planning définitif soit présenté par les CFL d'ici fin mai 2023 concernant une réouverture complète de la ligne du Nord.

Procès-verbal approuvé et certifié exact