



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 02 mars 2023

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 1<sup>er</sup>, 6 et 16 décembre 2022
2. Rapport sur les travaux de maintenance et d'entretien au niveau du tunnel « Schieburg »
3. 8058 Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

\*

Présents : M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, Mme Cécile Hemmen, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. François Benoy remplaçant M. Marc Hansen  
Mme Carole Hartmann remplaçant M. Claude Lamberty

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

Mme Félicie Weycker, M. Raphaël Zumsteeg, Mme Anouk Ensich, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Henri Werdel, directeur, M. Alain Bombardella, du service « gestion infrastructure » des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 1<sup>er</sup>, 6 et 16 décembre 2022**

Les projets de procès-verbal des réunions des 1<sup>er</sup>, 6 et 16 décembre 2022 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Il est proposé d'inverser les points 2 et 3 de l'ordre du jour de la présente réunion et de commencer avec l'examen du projet de loi 8058.

La commission marque son accord à la modification de l'ordre du jour.

**2. 8058 Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer**

À titre liminaire, Madame la Présidente de la commission parlementaire, 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 à l'exposé des motifs du document parlementaire 8058<sup>00</sup>.

Le présent projet de loi vise à autoriser le Gouvernement à 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rattachés à la base 100 du 1<sup>er</sup> janvier 1948 et sera adapté aux variations du coût de la vie.

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://mmtg.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.

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 public, 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 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, sûr 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 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, à l'instar des montants inscrits au budget les années passées et basés sur le contrat de service public actuel 2010-2024.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 28 février 2023.

#### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> prévoit que le gouvernement est autorisé à 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.

À 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'État 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.

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

Plusieurs membres de la commission parlementaire souhaitent savoir pourquoi une période relativement longue de 15 ans pour l'attribution du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer a été choisie. Il est expliqué que 15 ans est la période maximale prévue 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.

À une question de Monsieur le député Marc Goergen (Piraten), il est répondu que la présente loi n'a pas d'incidence sur le statut des agents de la CFL.

### **3. Rapport sur les travaux de maintenance et d'entretien au niveau du tunnel « Schieburg »**

Par courrier n°288538 du 13 janvier 2023, Monsieur le Président de la Chambre des Députés a fait parvenir au Premier Ministre ainsi qu'au Ministre aux Relations avec le Parlement un courrier de Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten), par lequel celui-ci demande de se voir communiquer les rapports sur les travaux de maintenance et d'entretien au niveau du tunnel « Schieburg » des cinq dernières années.

En effet, dans son courrier du 9 janvier 2023, Monsieur le Député Marc Goergen rappelle avoir adressé le 17 novembre 2022 un courrier au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics concernant une demande d'accès aux documents.

Lors de la réunion en commission le 17 novembre 2022 à la Chambre des Députés, des représentants de la CFL ont fourni des informations et explications concernant la situation actuelle et les démarches projetées suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg ». Les explications étaient visualisées par une présentation PowerPoint.

Néanmoins, l'auteur regrette ne pas avoir eu accès à des documents internes liés à l'état du tunnel avant l'éboulement. Afin qu'il puisse se faire une idée plus précise de la situation, il demande d'avoir accès à tous les rapports sur les travaux de maintenance et d'entretien au niveau de ce tunnel des cinq dernières années sur base de l'arrêt Clement (n° 44997C du rôle) de la Cour administrative.

Les membres de la commission parlementaire se voient distribuer séance tenante le document « Rapports sur les travaux de maintenance et d'entretien au niveau du tunnel « Schieburg » ».

À noter que ces documents sont strictement confidentiels et à usage interne et que par conséquent ni les documents, ni les discussions y relatives ne seront reproduits dans le présent procès-verbal.

L'orateur de la demande se montre satisfait des explications reçues.

Monsieur le Député Jeff Engelen (ADR) donne à considérer que le tunnel a pratiquement 160 ans et souhaite savoir s'il a déjà été songé à des solutions face à une éventuelle « date de péremption » du tunnel (notamment en vue d'une mise à double voie). Il est répondu par l'affirmative (notamment mise à double voie ou encore construction d'un tronçon additionnel, etc.).

### **4. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**