



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 29 septembre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 25 novembre 2021, 2 décembre 2021, 3 mars, 10 mars, 21 avril et du 7 juillet 2022
2. 7900 Projet de loi portant modification de
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8027 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 de l'avis du Conseil d'État
4. Conclusions de la réunion sectorielle tripartite « aviation » du 26 septembre 2022
(suite à la demande du groupe parlementaire CSV du 26 septembre 2022)

- Échange de vues
5. 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 Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

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

Mme Anouk Enschedé, M. Tom Weisgerber, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Henri Werdel, CFL, directeur, gestion infrastructure

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Lies

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 25 novembre 2021, 2 décembre 2021, 3 mars, 10 mars, 21 avril et du 7 juillet 2022

Les projets de procès-verbal des réunions des 25 novembre 2021, 2 décembre 2021, 3 mars, 10 mars, 21 avril et du 7 juillet 2022 sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

**2. 7900 Projet de loi portant modification de
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité de membres présents de la commission parlementaire.

3. 8027 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

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déi gréng), présidente de la commission parlementaire, 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 8027⁰⁰, ainsi qu'aux présentations PowerPoint annexées.

Afin d'améliorer le réseau ferré luxembourgeois et de l'adapter aux besoins futurs, une série de projets d'investissement sont en cours de réalisation ou en cours de planification. Le présent projet de loi prévoit l'adaptation de deux

projets en cours et l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure.

Plus particulièrement, le présent projet de loi 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'adaptation :

- 1. de la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail sous l'annexe 1. Il s'agit concrètement de l'adaptation de deux projets en cours de réalisation et de l'insertion d'un nouveau projet à la liste reprenant les projets de grande envergure ;
- 2. des articles 72 et 73 afin d'assurer la compatibilité avec le règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'UE ;
- 3. et de rendre conformes les mesures nationales de transposition par rapport aux procédures d'infractions n°2020/2303 et n°2020/2311 concernant la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ou la non-conformité du droit national au droit européen.

Pour ce qui est de la création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg, il est rappelé que le projet 7° de la liste prévoyait la « création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg ». Le but de ce projet était le regroupement des activités du dépôt des CFL (Remisage et entretien courant du matériel ferroviaire et gestion du personnel de conduite) et des ateliers CFL (grand entretien du matériel ferroviaire) sur un seul site à Luxembourg-Ville dans la gare de triage à Howald et d'abandonner le site des Ateliers CFL à Luxembourg-Gare. La conception du nouveau projet tient compte d'une augmentation sensible du futur parc de matériel voyageurs pour le besoin du transport intérieur et régional transfrontalier notamment dans le cadre du concept stratégique « mobilité.lu ».

Pour ce qui est de la gare périphérique de Howald, les aménagements de la première phase de la gare périphérique de Howald consistaient en la réalisation d'un quai à voyageurs unique avec tous les aménagements d'infrastructures ferroviaires connexes. L'accessibilité du quai était assurée par le biais d'une passerelle provisoire, raccordant le quai à la zone industrielle « Rue des Scillas » et le coût global du projet initial était chiffré à 42.878.500 euros.

Afin de finaliser le projet « Howald phase 1b » il faudra encore réaliser les éléments suivants : le prolongement de la passerelle existante jusqu'à la future gare routière ; la construction de deux accès à la future plateforme d'échange sur base des fondations existantes et le prolongement de la marquise existante.

Au vu des explications fournies dans le dossier parlementaire de dépôt, le coût de réalisation du projet approuvé par le législateur sera dépassé et une augmentation des crédits approuvés est nécessaire pour assurer le financement des travaux de finalisation. Le projet de loi propose en conséquence d'adapter le projet initial aux nouvelles estimations qui se chiffrent à 66.250.000 euros (indice 881,15 – avril 2021).

Enfin, il est proposé d'ajouter un nouveau projet n°40° à l'annexe visée. La deuxième phase de la gare périphérique de Howald concerne l'aménagement d'un deuxième quai médian à Howald ainsi que le raccordement à Howald de la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg qui imposent également une modification du plan des voies. Le projet de loi indique un coût global de 95.300.000 euros (indice 881,15 - avril 2021).

Concernant l'adaptation des articles 72 et 73, il est rappelé que le règlement (UE) n°1301/2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire, modifié par deux règlements d'exécution, impose aux États membres de l'Union européenne d'adapter leurs systèmes ferroviaires d'ici début 2022 afin de permettre la mesure et la facturation de la consommation d'énergie électrique de chaque train.

En effet, ce règlement prévoit que « les États membres veillent à ce que soit mis en place un système au sol de collecte des données sur l'énergie capable d'échanger des données compilées à des fins de facturation de l'énergie ».

La facturation actuelle est basée sur l'estimation de la consommation d'énergie électrique, aussi bien pour le courant de traction que pour le courant de chauffage ou de climatisation. Or, la modification du règlement (UE) n°1301/2014 précité a pour objectif d'offrir aux entreprises ferroviaires dont les engins de traction sont équipés de compteurs électriques, la possibilité d'être facturées sur la base d'une consommation d'énergie électrique mesurée de manière exacte.

Ceci représente également une opportunité, tant pour le gestionnaire de l'infrastructure que pour les entreprises ferroviaires, d'obtenir des données détaillées concernant les profils de consommation réelle d'énergie des trains. Ces données permettront d'identifier d'éventuels points d'optimisation de l'efficacité énergétique et justifieront, d'un point de vue économique et écologique, des investissements dans ce domaine.

Afin de répondre dans les délais impartis et de manière efficace à ces nouvelles obligations, les CFL ont adhéré en 2020 au « European Railway Energy Settlement System » (ERESS), un accord de coopération regroupant des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire de la Belgique, de la Suisse, des Pays-Bas, du Danemark, de la Finlande, de la Suède, de l'Espagne et de la Norvège. L'organisation ERESS exploite et développe EREX, un système informatique conforme à ces nouvelles contraintes légales qui est actuellement en cours de paramétrage pour une utilisation au Luxembourg.

À ce jour, les entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferroviaire géré par les CFL ont été tenues informées des évolutions envisagées afin de les impliquer dans les tests et de leur donner l'opportunité de formuler leurs observations, ainsi que de s'adapter aux changements. Le règlement d'exécution (UE) n°2018/868 de la Commission du 13 juin 2018 modifiant le règlement (UE) n°1301/2014 et le règlement (UE) n°1302/2014 en ce qui concerne les dispositions relatives au système de mesure énergétique et au système de collecte des données énergétiques donne aux entreprises ferroviaires le droit d'être facturées dès début 2022 de manière exacte pour leur consommation d'énergie électrique.

Cela aboutit à l'adaptation des outils informatiques et des processus relatifs. Il s'avère en effet nécessaire d'adapter en parallèle le cadre réglementaire au Luxembourg.

Il s'agit plus précisément de l'article 72 de la loi modifiée du 6 juin 2019 : Cet article prévoit que « La redevance associée à l'utilisation du courant de traction fourni par le gestionnaire de l'infrastructure est fixée comme le produit d'un tarif unitaire, d'un facteur lié au poids du train, d'un facteur lié à la vitesse moyenne hors arrêts du train, d'un facteur lié au nombre d'arrêts prévus et d'un coefficient de pointe ».

Il n'est donc pas actuellement autorisé de facturer la consommation d'énergie électrique mesurée. Profitant de l'expérience des autres membres d'ERESS, mais étant également limité par les possibilités d'EREX, il est dès lors souhaitable d'adapter la formule d'estimation.

L'article 73 de la loi modifiée du 6 juin 2019 est également à adapter. Le chauffage et la climatisation des voitures ne seront plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.

Le document de référence du réseau ne pouvant s'inscrire que dans le cadre légal existant, il ne contient dans sa version actuelle pour 2022 pas de dispositions reflétant les nouvelles possibilités accordées par le cadre réglementaire européen. Une fois le cadre légal luxembourgeois adapté, le DRR prendra rapidement en compte les changements.

Dans un second temps, la commission parlementaire procède à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} prévoit la modification de l'article 10 de la loi du 6 juin 2019. Les termes « de l'Union européenne » sont supprimés pour que le Fonds du rail ait la possibilité de pouvoir encaisser des subventions qui ne proviennent pas forcément de la part de la Commission européenne.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 2

Au vu du fait que la transposition littérale de l'article 54, paragraphe 2 au point 4.8.4. du document de référence du réseau de 2021 est jugée insuffisante par rapport à la nécessité de mettre en œuvre les dispositions des directives avec une force contraignante incontestable et pour qu'il soit satisfait à l'exigence de sécurité juridique, les dispositions de l'article 54, paragraphe 2, de la directive sont insérées dans le corps de la loi et plus précisément à l'article 23 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 3

Tout comme pour l'article 2 du présent projet de loi, la transposition des paragraphes 2 et 3 de l'article 53 de la directive 2012/34/UE dans le document de référence du réseau de 2021 ne saurait être considérée comme une transposition valable. En effet, comme le document de référence du réseau est modifiable et à défaut de base juridique précise dans la législation nationale, l'organisme de contrôle national risque de ne pas pouvoir faire appliquer les dispositions en question. Les dispositions en question sont donc déplacées à l'article 50 (2) de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État constate que l'article 53, paragraphe 3, de la directive prévoit une information par le gestionnaire de l'infrastructure des « parties intéressées ». La Haute Corporation se demande si l'information de la seule Administration des chemins de fer satisfait à une transposition complète de l'article 53, paragraphe 3, de la directive, qui vise « les parties intéressées ». Afin d'éviter tout reproche quant à une éventuelle transposition incorrecte de la directive, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, de viser au second alinéa « l'Administration des chemins de fer ainsi que les autres parties intéressées ».

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État afin de permettre la levée de l'opposition formelle.

L'article 3 prend dès lors la teneur suivante :

« **Art. 3.** A l'article 50, paragraphe 2, de la même loi, les alinéas suivants sont insérés entre les alinéas 2 et 3 :

« Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure enregistrées par l'Administration pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, l'Administration **ainsi que les autres parties intéressées** de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés. » »

Article 4

L'approbation du document de référence du réseau par le ministre pose problème, étant donné que le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, l'organisme de répartition est entièrement responsable du contenu, de la publication et de la mise à jour du document de référence du réseau (ci-après « DRR »). Cette disposition est par conséquent supprimée de l'article 51, paragraphe 5, de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 5

L'article 29, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE dispose que le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble du réseau. Comme pour les articles 2 et 3 du projet de loi, le renvoi au DRR est insuffisant. Il est inscrit dans l'article 62 de la loi du 6 juin 2019.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 6

En vue de l'harmonisation de la formule d'estimation du courant de traction entre les États membres européens, celle-ci est sujette à des modifications futures pouvant conduire à l'emploi de nouveaux facteurs qui seront repris dans le DRR. En l'absence de mesurage réel ou manifestement erroné, la consommation électrique d'un train est estimée en s'appuyant sur une formule définie dans le DRR.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 7

Le chauffage et la climatisation des voitures ne sont plus facturés de manière séparée du courant de traction, mais seront dorénavant pris en compte dans la consommation réelle mesurée ou par la nouvelle formule d'estimation incluant un facteur température.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 8

Cette disposition vise à garantir l'application non discriminatoire des redevances et s'applique à quiconque qui est chargé de fixer les redevances d'infrastructure. La disposition de l'article 32, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE est inscrite au « Chapitre III – Exceptions aux principes de tarification », et plus précisément à l'article 77 de la loi du 6 juin 2019 précitée comme elle figure également sous ce chapitre dans la directive.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 9

L'article 81 de la loi du 6 juin 2019 est adapté afin de se conformer aux exigences de la directive relative aux capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles et à la déclaration annuelle de bonne conduite et à la déclaration d'absence de conflits d'intérêts, qui font défaut.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, de s'en tenir au libellé exact de l'article 55, paragraphe 3, alinéa 4, de la directive et de prévoir expressément que la direction a pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle.

La commission parlementaire décide de faire droit à la demande du Conseil d'État.

L'article 9 prend dès lors la teneur suivante :

« **Art. 9.** L'article 81 de la même loi est complété par deux alinéas nouveaux rédigés comme suit :

« Le régulateur dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire.

Les personnes chargées de la prise de décisions auprès du régulateur agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'ont pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. Elles déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui peut être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui peut influencer sur l'exercice d'une fonction. Elles se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure. **Elles ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice des fonctions du régulateur et elles ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel du régulateur.** Au terme de leur mandat auprès du régulateur, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année. » »

Article 10

L'article 82 (16) de la loi du 6 juin 2019 précitée est adapté, car le fait que le Luxembourg ait établi un organisme de tarification et de répartition ne saurait justifier une limitation quelconque du champ d'application et de la transposition des dispositions de la directive se rapportant au gestionnaire de l'infrastructure. Afin de garantir une transposition satisfaisante de l'article 57, paragraphe 9, de la directive 2012/34/UE, l'article 82, paragraphe 16, de la loi du 6 juin 2019 est adapté.

Dans son avis du 28 juin 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 11

L'article 11 prévoit d'adapter deux projets d'investissement existants (7° et 25°) et d'ajouter un nouveau projet sous le chiffre 40° à la liste sous l'annexe I de la loi du 6 juin 2019.

Dans son avis du 28 juin 2022, 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 :

Monsieur le député Jeff Engelen (ADR), tout en constatant que le budget concernant est établi/ fixé pour avril 2021, souhaite savoir si des adaptations sont nécessaires au niveau du budget en date d'aujourd'hui (notamment suite à une augmentation exponentielle des prix des matériaux de construction). Il est confirmé qu'une fois que la loi de financement a été votée, le montant sera adapté en fonction de l'augmentation éventuelle de l'indice de la construction. En effet, l'adaptation à l'indice de la construction est toujours prévue dans les lois de financement.

-

4. Conclusions de la réunion sectorielle tripartite « aviation » du 26 septembre 2022 (suite à la demande du groupe parlementaire CSV du 26 septembre 2022)

- Échange de vues

Par courrier du 26 septembre 2019 (n°282198), le groupe politique CSV a demandé de convoquer, dans les plus brefs délais, une réunion ayant pour objet les conclusions de la réunion sectorielle tripartite « aviation » du 26 septembre 2022 et ceci en présence de Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

À titre liminaire, Monsieur le Ministre esquisse le marché global actuel dans lequel la compagnie luxembourgeoise opère. Il s'agit d'un marché très compliqué, selon Monsieur le Ministre. Après la pandémie, la reprise a eu lieu dans un contexte agressif notamment en ce qui concerne les prix. Ce qui aurait fait le jeu de la Luxair est qu'en tant qu'actionnaire principal de Cargolux la compagnie aérienne a pu profiter des bénéfices exceptionnels que la compagnie de fret a réalisés pendant la pandémie. Une explication qui a déjà été donnée lors d'une réunion de la commission de la Mobilité et des Travaux publics en date du 28 août 2022 par le Ministre François Bausch. En outre, le chiffre des passagers est de nouveau à la hausse. Il n'est pas encore au niveau de 2019, mais atteint actuellement environ 85%. Au niveau des vols business/vols d'affaires, l'activité reste encore bien en dessous des chiffres d'avant-crise.

Monsieur le Ministre informe encore que Luxair a l'intention de se séparer du Cargocenter après presque 50 ans d'activité. Un nouvel opérateur est recherché pour le traitement du fret au Findel, après que le conseil d'administration de Luxair a pris la décision en mai 2022 de ne plus participer à l'appel d'offres

public lancé cette année. À notre dans ce contexte que le centre de fret devra être modernisé pour un montant de plusieurs centaines de millions.

S'y ajoute que les opérateurs du handling des passagers et du fret doivent faire l'objet d'un nouvel appel d'offres conformément à la réglementation européenne en vigueur.

Celui-ci prendra fin au 1^{er} janvier 2023 et non pas dans l'immédiat. Ceci vaut également pour la fin du gel des salaires. Des solutions ont entre-temps été trouvées pour la majorité des personnes qui se trouvent en prêt temporaire de main-d'œuvre ajoute le Ministre. La situation des autres personnes devra se préciser jusqu'à la fin de l'année.

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

Monsieur le député Marc Spautz (CSV) aimerait savoir si le lancement de l'appel d'offres public, pour ce qui est des opérateurs du handling des passagers et du fret, aura également des conséquences directes sur l'emploi voire le personnel de la Luxair employé dans ce secteur.

En outre, l'orateur souhaite recevoir plus de détails quant aux délais envisagés pour la suppression du plan de maintien dans l'emploi (PME) en place depuis 2020.

Pour ce qui est du dialogue social, il se demande encore si la commission parlementaire sera tenue au courant du suivi, ou si les groupes parlementaires doivent s'adresser directement aux partenaires sociaux en vue de recevoir un rapport sur l'évolution.

Monsieur le Ministre indique ne pas vouloir traiter ce volet sur le plan politique, étant donné qu'il s'agit d'une matière à régler en interne, i.e. lors de négociations entre la direction de l'entreprise et les partenaires sociaux. Les groupes politiques sont néanmoins libres de contacter les partenaires sociaux. L'orateur précise que le Gouvernement n'a pas l'intention de se mêler dans les différends internes au sein de la compagnie Luxair puisque cela relève de la compétence des organes internes, et notamment des organes de médiation.

En ce qui concerne la prescription du plan de maintien dans l'emploi, celui-ci prendra fin au 1^{er} janvier 2023 et non pas dans l'immédiat. Ceci vaut également pour la fin du gel des salaires.

La commission est encore informée que des solutions ont entre-temps pu être trouvées pour la majorité des personnes qui se trouvent en prêt temporaire de main-d'œuvre.

Monsieur le Ministre informe en outre que le lancement de l'appel d'offres public en vue de trouver un nouvel opérateur de handling des passagers et du fret n'aura probablement pas de conséquences directes sur l'emploi voire le personnel de la Luxair. L'orateur tient encore à préciser dans ce contexte que 80 % du volume dans le Cargocenter provient de la Cargolux. Il est par conséquent possible que d'autres entreprises trouvent le marché assez intéressant et soumettent une offre.

5. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact