

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 2 mai 2024

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 1^{er} (réunion jointe) et 29 février ainsi que du 21 mars 2024
2. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof
- Rapporteur : Monsieur Luc Emering

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8322 Projet de loi relative au financement du contrat entre l'État et la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois concernant le service de transports de voyageurs par autobus

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

- Suite des travaux

*

Présents : Mme Diane Adehm remplaçant M. Paul Galles, M. Jeff Boonen remplaçant M. Félix Eischen, Mme Corinne Cahen, M. Yves Cruchten, M. Luc Emering, M. Georges Engel remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Franz Fayot remplaçant Mme Francine Closener, M. Marc Goergen, Mme Mandy Minella remplaçant M. Gusty Graas, Mme Nathalie Morgenthaler remplaçant M. Marc Lies, M. Meris Sehovic

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, Mme Anouk Ensck, Mme Irena Medakovic, M. Raphaël Zumsteeg, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Emile Eicher, M. Charel Weiler

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 1^{er} (réunion jointe) et 29 février ainsi que du 21 mars 2024

Les projets de procès-verbal des réunions des 1^{er} (réunion jointe) et 29 février ainsi que du 21 mars 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 8322 Projet de loi relative au financement du contrat entre l'État et la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois concernant le service de transports de voyageurs par autobus

À titre liminaire, M. Gusty Graas (DP) est désigné comme Rapporteur du projet de loi.

Dans un premier temps, 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 8322⁰.

Le projet de loi sous rubrique a pour objet, d'une part, d'autoriser le gouvernement à procéder à l'attribution du contrat de service public pour le service de transport de voyageurs par autobus à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, ci-après « CFL », et, d'autre part, de définir l'enveloppe budgétaire à accorder pour ce service.

Le réseau ferroviaire luxembourgeois fit l'objet d'un réaménagement substantiel pendant la deuxième moitié du XX^e siècle, au cours duquel il fut réduit de près de la moitié de sa taille. En effet, les statuts des CFL précisaient que des services ferroviaires sur les lignes ou sections de ligne dont l'exploitation s'avérait habituellement déficitaire pouvaient être réduits, suspendus ou supprimés. De manière progressive, des lignes ferroviaires furent ainsi éliminées et remplacées par des services d'autobus.

La base juridique du contrat de service public de transport de voyageurs par rail est 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, notamment son article 5, paragraphe 4*bis*.

Or, comme le service de transport de voyageurs par autobus assuré par les CFL n'est pas considéré comme une concession, celui-ci est soumis aux directives européennes régissant les marchés publics, à savoir les directives 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE et 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE.

Compte tenu du statut particulier des CFL, le service des bus est considéré comme relevant du régime des marchés conclus entre pouvoirs adjudicateurs en vertu de l'article 12 de la directive 2014/24/UE précitée, transposé en législation nationale par l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ce qui dispense les CFL de l'obligation de mise en concurrence.

Entre 2025 et 2034, l'État versera une rémunération correspondant aux charges effectives encourues. Le coût total de ces dépenses est estimé à 692 123 000 €. Le coût total prend en compte plusieurs paramètres, dont une offre de kilomètres parcourus stable, le remplacement progressif des autobus diesel par une flotte entièrement électrique, la mise en place progressive des infrastructures de chargement pour les bus électriques, une augmentation annuelle des salaires de 1,50% et une augmentation globale de 25% sur dix ans du coût de l'entretien du parc électrique par rapport au parc diesel en raison du coût engendré par le remplacement des batteries.

Le contrat de transport de voyageurs par autobus prendra effet le 1^{er} janvier 2025 pour une période de dix ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2034.

Dans un second temps, il est procédé à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 22 décembre 2023.

À titre liminaire, dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note de manière générale que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Par conséquent, il y a lieu d'écrire « Société nationale des chemins de fer luxembourgeois » et « Ministère de la mobilité et des travaux publics ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} prévoit que le contrat de service de transport de voyageurs par autobus est conclu en application de l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État demande aux auteurs de reformuler correctement l'article sous rubrique afin d'énoncer, non pas que le « Gouvernement est autorisé à attribuer directement un contrat [...] sur base de l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics

», mais que le « Gouvernement est autorisé à conclure un contrat [...] conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics ». Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates. Partant, il convient d'écrire « dix ans ».

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Article 2

Cet article prévoit que la charge à assumer par l'État au titre de la rémunération de l'adjudicataire pour les prestations du service de transport public par autobus visé à l'article 1^{er} ne peut pas dépasser le montant de 692°123°000 euros TTC pour la période allant du 1^{er} janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2034, soit une durée de dix ans. En l'occurrence, l'autorisation du législateur est dès lors nécessaire dans la mesure où, premièrement, l'engagement total de l'État dépasse le montant prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État, à savoir 40 000 000 euros et, deuxièmement, la participation financière de l'État est prévue pour une durée dépassant un seul exercice.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Article 3

Cet article précise que les dépenses sont inscrites dans le budget des recettes et des dépenses de l'État et plus précisément à la section 20.2. de la loi budgétaire. Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire n'ont de remarque quant au fond du texte.

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

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) marque son accord quant au projet, tout en attirant l'attention sur l'avis de la Chambre de Commerce du 29 février 2024. Cet avis met en évidence un écart de rémunération de 115% entre les sociétés privées et les CFL pour des prestations similaires, représentant un montant annuel d'environ 33 millions d'euros. Pour les sociétés privées sous contrat RGTR, le nombre de kilomètres prévus pour 2025 s'élève à 66 000 000, pour un budget annuel de 259 614 000 euros (coût au kilomètre : 3,93 euros). Pour les CFL, le nombre de kilomètres pour 2025 est de 7 300 000, pour un budget annuel de 61 757 000 euros (coût au kilomètre : 8,46 euros). Il est expliqué que, concernant le TICE, les coûts se situent à un niveau similaire. En ce qui concerne l'AVL, il n'y a pas de point de comparaison, car ce service n'est pas exploité par le RGTR. Une grande partie des surcoûts, voire le principal facteur de ces derniers, réside dans les coûts de personnel. De plus, la construction des infrastructures pour le rechargement des électrobus coûte également plus cher aux CFL. S'agissant du TICE, des discussions sont en cours et progressent de manière positive.

En ce qui concerne les surcoûts liés au personnel, Monsieur le Député Meris Sehovic (déi gréng) souhaite obtenir plus de détails sur le statut des agents. Il se demande également comment les coûts liés à l'électromobilité peuvent être calculés. Pour ce qui est du statut, il est précisé qu'il s'agit d'agents des CFL,

recrutés par examen, avec un système de points similaire à celui de l'État. En réponse à la question de Monsieur Sehovic, Madame la Ministre a précisé qu'aucun changement à ce système n'est prévu dans l'accord de coalition concernant le statut des agents des CFL.

Concernant les coûts liés aux électrobus, il est expliqué que le coût d'achat d'un électrobus est amorti sur une période de 8 à 10 ans, incluant également les coûts de personnel dans le calcul. Les coûts et installations des bornes de recharge sont laissés à la charge de l'exploitant, conformément aux informations incluses dans le présent appel d'offres, et ces coûts sont également pris en compte. Actuellement, il n'existe pas encore de système uniforme pour les bornes de recharge.

4. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure

- Suite des travaux

Un document de travail relatif à une proposition de modification des articles 102, 104 (2) et 105 (1) du Règlement de la Chambre des Députés relative aux nouveaux projets d'infrastructure dans le cadre du débat sur la politique financière et budgétaire est parvenu à la commission parlementaire, élaboré sur base de discussions menées au cours d'une réunion de commission du 29 février 2024.

En effet, il est proposé de procéder à une augmentation du seuil de l'ordre de 10 000 000 d'euros prévu aux articles 102 et 105 du Règlement. Plus particulièrement, il est prévu que le gouvernement soumettra à la Chambre des Députés une liste de projets prioritaires à construire par l'État au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le nouveau seuil fixé à 30 000 000 d'euros. Ainsi, la proposition actuelle vise à porter le seuil de 10 000 000 d'euros prévu actuellement à l'article 102 à 30 000 000 d'euros.

Pour les projets dépassant le seuil de 15 000 000 d'euros, sans pour autant dépasser le montant de 30 000 000 d'euros, le Gouvernement devra à l'avenir présenter ces projets dans une réunion de commission.

Monsieur Marc Goergen propose de relever cette proposition de seuil de 15 000 000 d'euros à 20 000 000 d'euros concernant la présentation des projets en commission parlementaire.

Cette nouvelle proposition de seuil est adoptée par l'unanimité de la commission parlementaire.

