

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Commission des Affaires intérieures

Procès-verbal de la réunion du 28 mars 2024

Ordre du jour :

Réunion jointe

1. Explications de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) concernant la situation de vidéosurveillance au sein de la CFL (demandes de la sensibilité politique Piraten du 5 mars 2024 et du groupe politique LSAP du 5 mars 2024)

Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux Publics

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024
3. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

- Continuation des travaux
4. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof
- Rapporteur : Monsieur Luc Emering

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
5. 8323 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall
- Rapporteur : Monsieur Fernand Etgen

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
6. Discussion au sujet des seuils à fixer dans le cadre des grands projets d'infrastructure
7. Divers

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella remplaçant M. Gusty Graas, M. Meris Sehovic, M. Marc Spautz remplaçant M. Charel Weiler, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Biancalana, Mme Taina Bofferding, M. Luc Emering, M. Patrick Goldschmidt remplaçant Mme Lydie Polfer, M. Max Hengel, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella remplaçant M. Gusty Graas, M. Ben Polidori remplaçant M. Marc Goergen, M. Meris Sehovic, membres de la Commission des Affaires intérieures

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

M. Marc Wengler, Directeur général, M. Henri Werdel, Directeur Gestion Infrastructure, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)

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

M. Arno Munhowen, Directeur régional « Centre-Est », de la Police grand-ducale

Mme Martine Schmit, Direction générale de la sécurité intérieure, du Ministère des Affaires intérieures

Mme Christine Fixmer, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

M. Guy Arendt, Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. Emile Eicher, M. Claude Haagen, M. Fernand Kartheiser, M. Laurent Mosar, membres de la Commission des Affaires intérieures

M. Marc Baum, observateur délégué

M. Léon Gloden, Ministre des Affaires intérieures

M. Philippe Neven, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

*

Réunion jointe

1.

Explications de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) concernant la situation de vidéosurveillance au sein de la CFL (demandes de la sensibilité politique Piraten du 5 mars 2024 et du groupe politique LSAP du 5 mars 2024)

En guise d'introduction Madame la Ministre explique que, depuis plus de 75 ans, la mission de la CFL consiste à transporter des voyageurs de manière efficace d'un point A à un point B. La sécurité des passagers et la prévention des accidents sont ses priorités absolues. Le système de gestion technique des bâtiments (BMS) joue également un rôle crucial à cet égard. Le BMS national permet la gestion technique centralisée en recevant toutes les informations en temps réel et en surveillant les équipements et les machines sur les différents sites. En cas de dysfonctionnement, le problème est immédiatement signalé aux employés chargés de la surveillance continue de toutes les structures de la CFL. Les images sont disponibles en tout temps dans le centre de contrôle, ce qui est essentiel en cas d'incident ou de panne. L'objectif n'est cependant pas de surveiller chaque image ou vidéo individuellement, ce qui serait techniquement impossible. Il s'agit plutôt de pouvoir obtenir rapidement une vue d'ensemble en cas de panne technique ou de problème d'infrastructure permettant ainsi de rechercher immédiatement des solutions adaptées. Le système de caméras a également d'autres fonctions importantes, notamment la protection des passagers. Un certain nombre de bornes SOS sont installées et connectées au BMS. Sur demande, les enregistrements peuvent être transmis à la police. Au cours des cinq dernières années, 1.183 images de caméras ont été demandées par la police. Les caméras ont également un effet dissuasif. Il s'agit donc de garantir la sécurité des voyageurs, tâche incombant à la CFL, tout en respectant le RGPD. La responsabilité de la sûreté revient à la police.

Monsieur Marc Wengler, Directeur général de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, poursuit les explications en se basant sur une présentation PowerPoint. Pour plus de détails, il est prié de se référer au document annexé au présent procès-verbal.

Le système de gestion technique des bâtiments (BMS) est déployé sur deux sites distincts : Belval et Mersch. Sur chacun de ces sites, la présence de deux agents est assurée en continu, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'effectif total pour la surveillance et la gestion des deux sites s'élève à 24 agents. Le nombre total de caméras de surveillance installées est de 1.456. Le site de Belval dispose de 14 écrans de contrôle, tandis que le site de Mersch en possède 8.

Les missions du BMS (Building Management System) incluent :

- La surveillance technique des bâtiments de la CFL, couvrant les groupes électrogènes de secours, l'éclairage, la climatisation, les alarmes anti-intrusion, etc.
- La détection des incendies dans les bâtiments de la CFL tels que la Gare de Luxembourg, la Gare de Belval-Université, les parkings CFL, etc.
- Le traitement des appels d'urgence émis par les bornes SOS situées sur les quais de certaines gares et de certains arrêts ferroviaires ainsi que dans les ascenseurs et les toilettes.

- La centralisation des enregistrements vidéo des 1.456 caméras réparties sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire, avec la possibilité de visualisation en direct en cas de signalement d'un incident.
- La sauvegarde et la mise à disposition des enregistrements vidéo sur demande de la Police, de l'astreinte EI (Exploitation Infrastructure), ou de l'agent NOMA (Notfallmanager) de la BLZ (Betriebsleitzentrale).
- L'établissement de rapports détaillés en cas d'incidents.

La vidéosurveillance au sein du BMS et l'enregistrement vidéo dans les trains et bus ne comprennent pas le visionnage continu et en direct des images. Le BMS n'a pas pour mission d'assurer une surveillance permanente en tous lieux. La présence des caméras de surveillance :

- permet une réponse adaptée en cas d'alerte,
- a un effet dissuasif,
- facilite le travail de la Police grâce aux extraits des enregistrements fournis.

Les caméras de surveillance constituent un des éléments mis en œuvre par la CFL pour assurer la sécurité, parmi d'autres dispositifs tels que :

- la présence de chefs de surveillance dans les gares et aux arrêts,
- le personnel d'accompagnement des trains (PAT),
- des équipes de gardiennage fournies par une société externe,
- les bornes SOS,
- la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, etc.),
- des actions de sensibilisation,
- des actions de formation,
- des réunions régulières avec les services de Police, notamment concernant la Gare de Luxembourg.

Un total de 1.456 caméras sont installés sur l'ensemble des infrastructures ferroviaires. Ces installations incluent 64 bornes SOS. Au total 73 chefs de surveillance sont présents dans les principales gares (données de 2023). De plus, des équipes de gardiennage (« Protection Unit ») sont présentes dans les 12 principales gares du pays.

En 2024, un total de 1.605 caméras de surveillance sont installées à bord des trains. Toutes les séries de trains sont équipées, à l'exception toutefois de la série 2000, qui sera remplacée par la série Coradia Stream High Capacity. Les images enregistrées par ces caméras sont stockées à bord des trains et ne sont pas transférées au BMS.

Actuellement, 11 % des trains disposent d'une équipe de gardiennage (« Protection Unit »), avec un objectif de 15 % de couverture d'ici 2025.

En 2023, 12 formations différentes ont été proposées au personnel d'accompagnement des trains (PAT), portant sur divers sujets tels que la prévention des agressions, la désescalade, l'autodéfense, etc. Au total, 442 agents ont suivi ces formations, sachant qu'un même agent peut participer à plusieurs formations. Au cours de l'année 2023, 6 thèmes de formation

différents ont été dispensés à travers 28 sessions. En 2024, un total de 287 agents d'accompagnement des trains (PAT) assurent une présence physique à bord. Un accompagnateur est présent à bord de chaque train.

Les délais de conservation des vidéos varient en fonction des caractéristiques techniques de stockage propres à chaque type de véhicule (Alstom, Bombardier, Stadler, etc.). Ces délais ont pu évoluer et sont mis à jour dans la notice d'information disponible sur le site internet de la CFL.

La notice précise les délais de conservation suivants :

- 15 à 20 jours pour les autobus CFL, selon le système utilisé ;
- 3 jours pour les trains Alstom et Stadler ;
- 5 à 10 jours pour les trains Bombardier ;
- 20 jours pour les gares, les quais et les P&R ;
- 20 jours pour les ascenseurs et les bornes SOS ;
- 20 jours pour le funiculaire.

Les caméras de la CFL sont installées et exploitées en conformité avec le cadre juridique en vigueur, notamment :

- Le Règlement général sur la protection des données (RGPD), en particulier son article 6 ;
- La loi du 1^{er} août 2018 relative à l'organisation de la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) et à la mise en œuvre du règlement (UE) 2016/679 concernant la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ;
- Les lignes directrices de la CNPD, qui appliquent les principes du RGPD et de la loi du 1^{er} août 2018 à la vidéosurveillance.

Il est encore expliqué qu'il est techniquement impossible de surveiller en temps réel chaque image captée par les caméras.

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

Madame la députée Claire Delcourt (LSAP) souhaite savoir si, lorsqu'une alerte est déclenchée par une borne SOS, les images enregistrées par les caméras sont priorisées. Elle demande également des précisions sur les missions des employés, notamment s'ils travaillent par périodes de huit heures consécutives ; quelles sont leurs conditions de travail ; est-ce qu'ils doivent assurer d'autres missions à côté de la surveillance des caméras. Concernant les réunions avec la police, l'oratrice s'interroge sur le suivi des cas discutés et sur la nature des crimes concernés et demande s'il s'agit principalement de trafic de drogue ou d'agressions.

Monsieur Wengler, Directeur général de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, explique que, lorsqu'un bouton d'une borne SOS est activé, une communication et une visualisation sont immédiatement établies de sorte que l'image apparaît tout de suite sur l'écran. Le fonctionnement des caméras est également surveillé via le système de gestion technique centralisée des bâtiments (BMS). Les agents sont responsables des aspects techniques tels

que la maintenance des installations et la rédaction de rapports, ce qui représente la majeure partie de leur tâche. Chaque cellule est occupée en permanence dans chacun des deux endroits (à Belval et à Mersch) par deux employés afin de permettre aux agents de faire une pause. L'année passée, 697 rapports ont été rédigés, dont 85 à 90 % concernaient des défauts détectés par la gestion technique décentralisée ou les caméras de vidéosurveillance.

Monsieur Arno Munhowen, Directeur régional « Centre-Est » de la Police grand-ducale, confirme que la collaboration avec les CFL fonctionne très bien. Les réunions ne se limitent pas aux caméras ; elles portent également sur des problématiques telles que les véhicules bloquant un passage à niveau ou les personnes causant des problèmes à la gare. Les informations ou dossiers judiciaires ne sont pas traités dans ce cadre, étant donné que ce volet relève exclusivement de la compétence de la police.

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) précise que sa sensibilité politique ne remet pas en question le concept lui-même, mais dénonce les dysfonctionnements et les cas de harcèlement mentionnés dans un article du journal « Tageblatt » du 5 mars 2024. L'orateur informe qu'il est en possession d'une série de documents, dont des e-mails, des lettres, des vidéos et des photos révélant de graves dysfonctionnements au sein du service responsable de la surveillance à distance, ainsi que de courriels internes des CFL corroborant ces allégations.

D'après ces documents, des employés de l'équipe de nuit ou du matin dormaient au bureau pendant les heures de travail au lieu de se consacrer à leur tâche, à savoir la surveillance des caméras de sécurité du réseau ferroviaire national. En outre, ils quittaient régulièrement leur poste de travail pendant plusieurs heures ou laissaient des amis non autorisés accéder à la zone sécurisée. En ce qui concerne la sécurité, il souligne que, lorsqu'une infraction est visible sur les images, ce type d'incident devrait en tout état de cause être signalé sans tarder par les agents de la CFL à la police.

Monsieur Wengler se réfère à la prise de position esquissée au cours de la conférence de presse, position qui demeure toujours d'actualité. Les 14 voire 8 écrans des deux salles ne sont pas surveillés en permanence vu le nombre élevé de caméras. Il s'agit en premier lieu de pouvoir réagir dans un délai assez court en cas de problème lié à un bâtiment : électricité, climatisation, en passant par les alarmes, les incendies ou le parking. En cas de détection d'une agression sur un des écrans, l'incident est immédiatement signalé à la police. Le visionnage des images est effectivement possible, à la demande de la police ou de la justice, dans le cadre de l'instruction d'une plainte. L'orateur donne encore à considérer que la CFL n'est pas une entreprise de surveillance. Les caméras ont surtout un effet dissuasif. À ce jour, l'orateur n'a pas connaissance de tels dysfonctionnements. Concernant la vidéo présumée d'une agression, il demande comment on aurait pu savoir que les images auraient été visionnées en direct. Il s'interroge également sur ce que l'orateur entend par « dysfonctionnements ».

Monsieur le député Marc Goergen précise qu'il entend par « dysfonctionnement » le fait que, selon ses informations, les agents ne surveillent pas les caméras à longueur de journée, mais qu'ils profitent des heures de travail pour dormir ou regarder des séries télévisées, des cas de harcèlements, etc. L'orateur souhaite ensuite savoir combien de fois le BMS a contacté la police et s'il existe des chiffres concrets voire des statistiques.

Monsieur Wengler cite dans ce contexte le cas d'une présumée agression sexuelle en juillet 2023 à la gare centrale de Luxembourg-Ville. Étant donné qu'il s'agit en l'occurrence d'une matière assez délicate, les commissions parlementaires décident de tenir cette partie de la réunion à huis clos¹.

Monsieur le député Yves Cruchten (LSAP) indique qu'il ne s'agit aucunement de polémiquer ou de discuter de cas individuels. Il se montre toutefois surpris par l'article du « Tageblatt » et la conférence de presse de la CFL afférente. L'orateur informe qu'il s'est toujours senti en sécurité puisqu'il était d'avis que les images des caméras étaient surveillées en permanence, au vu des panneaux indiquant que « ce site est sous vidéo surveillance ». Il pose dès lors les questions suivantes : est-ce que les CFL procèdent régulièrement à des audits ou à des analyses en matière de sécurité ? Combien de fois les bornes SOS ont-elles été activées ? Existe-t-il une analyse de leur fonctionnement en pratique ?

Monsieur Wengler répond que les incidents sont analysés une fois par an pour l'ensemble des transports publics, avec une catégorisation des incidents. Depuis mi-2022, ce processus est numérisé, permettant la production de rapports, ce qui a également influencé les statistiques. Concernant les agressions du personnel : en 2014, il y avait 15 cas contre 9 en 2023, soit environ 12 cas par an en moyenne. À noter dans ce contexte que le nombre de passagers a augmenté de 30 % entre 2022 et 2023.

Monsieur Henri Werdel, Directeur « Gestion Infrastructure », de la Société nationale des chemins de fer Luxembourgeois (CFL) précise que, concernant la statistique des accidents de travail déclarés suite à une agression physique ou morale grave, le taux est passé de 0,38 pour 100 agents en 2014 à 0,19 % en 2023.

Il n'y a pas de chiffres exacts concernant l'activation des bornes SOS, qui ont été installées pour être utilisées en cas de détresse. Concernant les panneaux indiquant que « ce site est sous vidéo surveillance », il est précisé que, pour des raisons de protection des données, les passagers doivent être informés qu'ils sont filmés et que, dans le cadre d'une poursuite, les images peuvent être demandées par la police. Il est encore souligné qu'un principe opérationnel des CFL est de s'améliorer en continu.

Monsieur le député Ben Polidori (Piraten) souhaite savoir si les agents ont reçu une formation dans le domaine de la catégorisation des infractions. L'augmentation du nombre de caméras a-t-elle eu un impact positif en pratique ? Existe-t-il une procédure interne concernant le visionnage des images ? Quelle est la durée de cette procédure lorsqu'un incident est signalé par un agent ?

Monsieur le député Dan Biancalana (LSAP) fait référence à la loi encadrant la vidéosurveillance « Visupol » du 19 juillet 2021 et souligne que des caméras dans un espace public peuvent renforcer le sentiment de sécurité. Toutefois, si l'on apprend à connaître la procédure derrière ces dispositifs, ceci peut réduire le sentiment de sécurité pour les citoyens et faire naître des doutes quant au traitement des données. Les chiffres montrent que la police consulte le BMS assez souvent. Dans ce contexte, l'orateur aimerait savoir s'il existe une

¹ Conformément à l'article 25 (9) Exceptionnellement, la commission peut décider de garder le secret des délibérations.

procédure régissant les cas spécifiques où le BMS doit contacter la police ? Quelle est la formation du personnel du BMS ? Est-ce qu'il y a déjà eu des situations concrètes où l'on n'a pas pu accéder aux images enregistrées parce que le délai de conservation avait expiré ?

Monsieur le député Meris Sehovic (déi greng) demande une clarification juridique sur la différence entre les divers délais de conservation des données. Au-delà de l'utilisation des caméras, quelles autres mesures sont envisagées pour améliorer la sécurité sur le terrain (éclairage, mobilier, etc.) ?

Monsieur le député Marc Lies (CSV) observe que les membres des commissions souhaitent renforcer le sentiment de sécurité auprès du public, ce qui implique la nécessité de disposer d'un plus grand nombre de policiers. L'orateur est d'avis qu'au vu des discussions récentes au parlement, il convient de s'interroger sur les conclusions à en tirer.

En réponse à la question concernant l'éclairage, il est précisé que l'un des éléments mis en œuvre depuis de nombreuses années par les CFL pour augmenter la sécurité est la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, etc.).

Concernant les différents délais de conservation, ceux-ci sont dus à des raisons techniques et varient en fonction des séries de trains. À noter que pour les caméras reliées au BMS, le délai de conservation des images est de 20 jours.

En ce qui concerne la question de savoir s'il y a déjà eu des cas concrets où la police n'a pas pu accéder aux images enregistrées parce que le délai de conservation avait expiré, il est répondu par la négative. Concernant l'accès au matériel, seuls certains agents disposent d'une autorisation, accordée via un processus interne. En 2023, 397 demandes ont été faites par la police, dont 257 ont abouti à une saisie des images. Dans ce contexte, il est réitéré que la mission principale des agents est la surveillance technique des installations. Ils ne reçoivent pas de formation policière ; d'où la prédominance du suivi technique. Le nombre d'agressions dans les trains et autres moyens de transport public reste relativement constant. À notre encore qu'il est assez difficile d'établir une causalité. Actuellement, 11 % des trains sont accompagnés par des agents de sécurité d'une société privée avec un objectif de 15 % pour 2025. Concernant les questions sur la procédure appliquée, il est précisé que lorsqu'un agent du BMS prend connaissance d'une irrégularité, il examine les images en détail et contacte, le cas échéant, les numéros d'urgence 112 ou 113.

Madame la Ministre insiste sur l'importance de la sécurité des employés et garantit qu'un suivi est effectué. Un comité de pilotage se réunit une fois par an dans le cadre duquel l'aspect sécurité est également abordé. Dans ce contexte, elle évoque également le projet de loi sur la sécurité dans les transports publics.

Monsieur le député Marc Goergen demande qu'un suivi du dossier par la CFL soit présenté en commission parlementaire en automne 2024.

Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux Publics

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024

Les projets de procès-verbal des réunions des 18 et 25 janvier 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 8363 Débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

La commission parlementaire continue ses travaux dans le cadre de la préparation du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État.

Les projets concernant le Fonds Belval sont présentés à la commission, sur base d'une présentation PowerPoint, annexée à la présente:

1) Réalisation de deux Centres de compétences à Esch-Belval

La mise à jour du programme envoyée par le Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse en date du 14 juin 2023 prévoit la construction de deux centres de compétences en psychopédagogie spécialisée à côté d'une école européenne agréée. Un centre pour le développement intellectuel (CDI), ainsi qu'un centre pour enfants et jeunes, présentant des troubles du spectre de l'autisme (CTSA), sont planifiés conjointement. Certains locaux comme des ateliers pédagogiques fonctionneront en synergie. Un bassin de natation et un hall sportif sont prévus pour répondre aux besoins spécifiques des élèves des centres.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 39 500 000.- ttc (*estimation*).

2) Réalisation des aménagements urbains et infrastructures de la Terrasse des Hauts Fourneaux : Phase 2

Suivant l'actuel plan directeur, la Terrasse des Hauts Fourneaux est organisée en une partie centrale, aménagée en un vaste espace piéton ininterrompu depuis l'Avenue du Rock'n'Roll au Sud jusqu'à la Place de l'Université au Nord et de l'Avenue des Hauts Fourneaux à l'Est jusqu'au Boulevard Porte de France à l'Ouest, et une partie périphérique en cours de développement.

Les aménagements urbains de la partie périphérique seront développés en respectant le concept global et en complémentarité des aménagements déjà réalisés de la partie centrale de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Certaines surfaces de la partie périphérique, notamment le parvis de la Rockhal ou les abords des laboratoires et de la Halle d'essais Ingénieurs, seront intégrées au concept global en vue de leur finalisation et cohérence avec le projet futur.

Les aménagements visent à offrir aux utilisateurs du site un cadre de haute qualité environnementale, offrant les infrastructures favorisant la mobilité douce, ainsi que les échanges sociaux. Ils comprennent notamment la mise en

œuvre des revêtements de sols, des surfaces végétalisées, de l'éclairage public, du mobilier urbain, de la signalétique, ainsi que des améliorations ou compléments ponctuels aux aménagements déjà réalisés.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 50 950 000.- ttc (*estimation*).

3) L'extension et le réaménagement de la Rockhal

Suite à la demande du Ministère de la Culture relative à la réalisation de différents projets de modernisation et d'aménagement de l'immeuble de la Rockhal, le Fonds Belval a analysé le programme des transformations et aménagements complémentaires présenté par la Rockhal. Une phase d'études plus détaillée sera nécessaire pour établir un programme complet et précis et définir une enveloppe budgétaire.

Le programme proposé prévoit une extension du hall d'entrée, tout comme la construction d'un balcon dans la grande salle, ainsi que la rénovation énergétique de l'enveloppe du bâtiment. La toiture de la nouvelle extension pourra servir comme tribune balcon lors des concerts en open-air, avec comme fond de scène les Hauts Fourneaux.

Les coûts du projet s'élèvent à environ 35 000 000.- ttc (*estimation*).

Finalement, les projets concernant le Fonds du rail sont présentés à la commission parlementaire, sur base d'une présentation PowerPoint, annexée à la présente :

1) Réseau national – remplacement des dispatchers GSM-R

Le projet prévoit le renouvellement des équipements de communication via le réseau de téléphonie mobile ferroviaire GSM-R à disposition des opérateurs. Le renouvellement par des équipements de dernière génération sera complété à trois niveaux :

- à la centrale de gestion du trafic,
- aux postes directeurs,
- aux postes d'aiguillage et au central sous-station.

2) Pôle d'échange multimodal de la Gare de Hollerich

Le projet prévoit la construction d'une nouvelle gare périphérique à Hollerich, ceci dans un but d'améliorer la correspondance entre les trains des lignes ferroviaires Luxembourg-Kleinbettingen (Ligne 5) et Pétange-Luxembourg (Ligne 7) avec la future ligne de tram et les bus desservant la route d'Esch à Hollerich. En outre, il s'agit d'améliorer l'accessibilité des transports en commun de Cessange, de Gasperich et des futurs quartiers « Nei Hollerich » et « Porte de Hollerich ».

Les travaux impliqués seront complétés en trois étapes et prévoient notamment :

- l’implantation de la nouvelle gare périphérique plus à l’Ouest entre la route d’Esch et la rue de Cessange
- l’aménagement de 3 nouveaux quais couverts desservant les lignes ferroviaires 5 et 7
- la mise au même niveau altimétrique des deux lignes
- la construction de 2 nouveaux ponts ferroviaires, d’un tunnel routier et d’un passage souterrain piétonnier
- la création de parkings souterrains pour vélos

3) Construction d’un nouveau bâtiment pour le BMS (Building Management System) à Luxembourg-Hollerich

Le projet prévoit la construction d’un nouveau bâtiment BMS à Luxembourg-Hollerich accueillant des postes de contrôles, divers bureaux, une salle de conférence, un bureau de crise et des locaux communs et techniques.

Le projet est réalisé en interdépendance avec la construction du nouveau bâtiment pour les équipes et ateliers du Service Maintenance Infrastructure (voir Motion 2020/65).

4) Gare de Wasserbillig : Aménagement d’un poste directeur . Construction du bâtiment

Le projet prévoit la construction d’un nouveau bâtiment pour le poste directeur avec son équipement en installations de génie technique et accueillant notamment une salle des opérateurs, des locaux techniques et des bureaux. Il s’agit d’une condition essentielle pour renouveler des installations de sécurité et de signalisation dans le cadre de la future mise en conformité des infrastructures ferroviaires en gare de Wasserbillig.

5) Construction du Centre national du patrimoine ferroviaire

Dans un but de conserver le patrimoine ferroviaire et d’en promouvoir la recherche, la collecte et assurer son exposition, le projet prévoit l’aménagement d’un Centre national du patrimoine ferroviaire. Le Centre sera implanté à Pétange, à proximité immédiate des installations ferroviaires et sera également raccordé à la gare ferroviaire.

Au niveau des bâtisses sont prévus :

- un hall d’exposition et un atelier de maintenance
- un centre de documentation avec une salle de lecture, des bureaux et des archives
- une salle polyvalente et une salle de fêtes
- une brasserie et un *shop*

Monsieur Marc Goergen salue le projet et souhaite savoir si le musée planifié sera desservi par le Train 1900. Ceci est confirmé. Pour ce qui est de la question de Monsieur Goergen concernant le projet de la courbe de raccordement entre Käerjeng et Niederkorn, prévu dans le PNM (Plan national de mobilité) 2035, la commission est informée que les études sont en cours.

6) Gare de Pétange : Aménagement du nouveau poste directeur Sud-Ouest. Construction du bâtiment

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment pour le nouveau poste directeur avec son équipement en installations de génie technique et accueillant notamment une salle des opérateurs, des locaux techniques, des bureaux, une salle de séjour et une salle de formation. Il s'agit d'une condition essentielle pour aménager un nouveau poste directeur Sud-Ouest regroupant toutes les opérations de commande ferroviaires de la partie sud-ouest du réseau national.

7) Gare de Pétange : Déplacement et mise en souterrain de lignes à haute tension

Pour atteindre une constructibilité du site, le projet prévoit le déplacement et la mise en souterrain de lignes à haute tension existantes surplombant le site de l'ancien triage de Pétange. Il s'agit de:

- 2 lignes CREOS Luxembourg SA à 65kV
- 1 ligne SOTEL Réseau&Cie secs à 65kV
- 1 ligne SOTEL Réseau&Cie secs à 150kV

8) Ligne de Pétange à Esch-sur-Alzette : Renouvellement des installations de traction électrique

** Le présent projet remplace le projet sujet de la motion 2014/44 pour lequel la Chambre des Députés avait prononcé son accord de principe lors de sa séance du 20 novembre 2014.*

La motion 2014/44 avait prévu le renouvellement des installations fixes de traction électrique sur le tronçon de ligne entre Oberkorn et Belval-Lycée. Actuellement, les travaux se poursuivent jusqu'en amont du viaduc d'Esch-sur-Alzette.

Les travaux prévus incluent :

- le remplacement complet des lignes de contact existantes par une caténaire conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité ;
- la mise en conformité des équipements d'alimentation des lignes de contact suivant les principes généraux d'alimentation, de découpage et d'exploitation applicables sur le réseau ferré électrifié luxembourgeois ;
- l'optimisation du circuit de retour du courant de traction par la mise en place d'un câble de terre enterré ; et
- la réalisation des études relatives aux travaux.

9) Gare de Bettembourg : Aménagement d'un bâtiment P&R

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment P&R (environ 1 000 places) à la gare de Bettembourg avec accès direct vers les quais via la passerelle existante. Dans un premier plan, il s'agit de renforcer l'offre de stationnement à proximité de cette gare fortement fréquentée. Le projet est intégré dans le projet global de réaménagement des gares ferroviaire et routière de Bettembourg.

10) Gare de Bettembourg : Réaménagement du souterrain Nord pour piétons

Le passage souterrain pour piétons reliant la rue de la Gare à la route de Mondorf sera réaménagé et mis en conformité. L'ancien passage souterrain sera supprimé et il sera construit un nouvel ouvrage plus large permettant l'utilisation, aussi bien par les piétons que les cyclistes.

11) Gare de Dudelange-Usines : Modernisation et mise en conformité des infrastructures ferroviaires

Le projet vise une modernisation et la mise en conformité des installations fixes de la Gare de Dudelange-Usines, ceci dans un but de parer aux besoins futurs en termes de mobilité dans le cadre du projet « NeiSchmelz » (1 575 logements).

12) Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines : Suppression du passage à niveau 103a à Dudelange

Ce projet a comme but d'augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré et d'adapter l'arrêt ferroviaire aux besoins des personnes à mobilité réduite. Ceci sera réalisé par la suppression du passage à niveau N°103a à Dudelange et la modernisation de l'arrêt ferroviaire de Dudelange-Ville.

13) Ligne de Bettembourg à Volmerange-les-Mines : Suppression des passages à niveau 103b et 104a à Dudelange

Par la suppression des passages à niveau N°103b et 104a à Dudelange et la modernisation de l'arrêt ferroviaire de Dudelange-Centre, le projet cherche à augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré et à adapter l'arrêt ferroviaire aux besoins des personnes à mobilité réduite.

14) Ligne de Luxembourg à Troisvierges : Suppression du passage à niveau 13 à Dommeldange

Le projet prévoit la suppression du passage à niveau 13 à Dommeldange par un passage souterrain pour piétons et cyclistes. Les travaux s'inscrivent dans un effort d'augmenter la sécurité aux points de rencontre entre les réseaux routier et ferré, d'offrir une possibilité de croisement souterrain (piétons et vélos) des voies ferrées et d'établir une liaison inter-quartier confortable et sécurisée. Les travaux incluent notamment la construction d'un passage souterrain pour piétons et cyclistes avec escaliers, rampes et ascenseurs.

4. 8200 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire de la Haute Corporation.

Article 1^{er}

Dans son avis complémentaire du 12 mars 2024, la Haute Corporation constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle émise par elle lors de

l'examen de l'article 1^{er} du projet de loi qui définit l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. Le texte de l'article 1^{er} est désormais modifié pour préciser la nature des travaux qui comporteront, non seulement un réaménagement, mais également le remplacement de l'ensemble des infrastructures du camp militaire à Waldhof, y compris la déconstruction d'infrastructures existantes et la construction de nouvelles infrastructures. Au vu de la reformulation proposée qui fait que le texte proposé répond désormais à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

5. 8323 Projet de loi relative au réaménagement et au remplacement de l'ensemble des infrastructures du champ de tir au Bleesdall

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire de la Haute Corporation.

Article 1^{er}

Dans son avis complémentaire du 12 mars 2024, la Haute Corporation constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle émise par le Conseil d'État lors de l'examen de l'article 1^{er} du projet de loi qui définit l'affectation de l'enveloppe financière qu'il est demandé à la Chambre des Députés d'autoriser. Le texte de l'article 1^{er} est désormais modifié pour préciser la nature des travaux qui comporteront, non seulement un réaménagement, mais également le remplacement de l'ensemble des infrastructures existantes ainsi qu'une extension du champ de tir au Bleesdall. Au vu de la reformulation proposée qui fait que le texte proposé répond désormais à la condition de spécialité requise par l'article 117, paragraphe 3, de la Constitution, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que le point après l'indication du numéro d'article n'est pas à faire figurer en exposant.

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

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

Il est rappelé qu'il a été décidé, lors d'une réunion de commission parlementaire du 29 février 2024, de procéder à une augmentation du seuil de 10 000 000 d'euros prévu aux articles 102 et 105 du Règlement.

Il est retracé que le seuil de 40 000 000 d'euros, prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat,

à partir duquel toute réalisation au profit de l'État d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment doit être autorisée par la loi, a été porté à 60 000 000 d'euros par règlement grand-ducal du 23 août 2023.

Cette dernière démarche faisait partie du paquet de mesures décidé par le Gouvernement le 20 juin 2023 pour faire face au ralentissement de l'activité dans le secteur de l'immobilier et de la construction. Cette mesure permettra en effet d'accélérer la mise en chantier de projets d'investissements publics, dont notamment toute acquisition par l'État d'une propriété immobilière ou encore toute réalisation au profit de l'État d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment : ces opérations ne nécessiteront plus de loi spéciale de financement pour autant qu'elles restent en deçà d'un montant global de 60 000 000 d'euros.

Compte tenu de l'évolution importante de l'indice des prix à la construction depuis la dernière modification du seuil de l'article 80 précité en 2009, cette adaptation du seuil ne fait qu'adapter le montant de 40 000 000 d'euros en tenant compte de la valeur actuelle de l'indice, tout en restant dans la variation de ce dernier. La portée du contrôle de la Chambre des Députés ne s'en trouve donc pas impactée, en termes relatifs, par rapport au seuil fixé en 2009.

La modification du seuil de 40 000 000 d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État a été à la base de la discussion menée au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 précitée lors de laquelle une augmentation du seuil actuel de 10 000 000 d'euros des articles 102 et 105 du Règlement de la Chambre des Députés a été discutée.

Il est proposé de porter le seuil de 10 000 000 d'euros prévu actuellement à l'article 105 (1) à 30 000 000 d'euros par la présente proposition de modification du règlement, pour la présentation, par le Gouvernement, des bilans financiers des grands projets d'infrastructure aux commissions parlementaires compétentes.

Finalement, la présente proposition de modification du Règlement de la Chambre des Députés vise à supprimer à l'article 104 (2) du Règlement de la Chambre des Députés la partie de phrase « *et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire* », au motif que les projets autorisés par le Parlement ne seront pas tous inscrits dans la loi budgétaire. Il ne s'agit en pratique que des projets financés par le biais des fonds d'investissements publics, du Fonds des routes et du Fonds du rail. Les projets réalisés respectivement par le Fonds Belval et le fonds d'entretien et de rénovation par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique pas l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés au moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question.

Monsieur Marc Goergen propose que pour les projets dépassant le seuil de 10 000 000 d'euros, sans pour autant dépasser le montant de 30 000 000 d'euros, le Gouvernement doit procéder à une présentation de ces projets dans une réunion de la commission parlementaire compétente. Madame la Présidente de la Commission parlementaire adhère au principe proposé. Elle suggère de présenter les projets à partir de 20 000 000 d'euros en commission et à partir de 30 000 000 d'euros en séance plénière.

Cette nouvelle proposition est adoptée par l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Un document de travail adapté parviendra aux membres de la commission parlementaire dans les meilleurs délais.

7. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexes : Présentation PowerPoint Fonds Belval
Présentation PowerPoint Fonds du rail



**Commissions
parlementaires
« Mobilité et Travaux
publics » et « Affaires
intérieures »**

28 mars 2024



BMS: Building Management System

Deux sites :

- Belval
- Mersch

Présence continue de deux agents
24/24 h et 7/7 J sur chacun des deux sites

Effectif total de 24 agents

Nombre de caméras : 1.456

Nombre d'écrans :

- 14 à Belval
- 8 à Mersch



Le bâtiment du BMS à proximité de la gare de Belval-Université



L'intérieur de la centrale BMS à Belval et...



...l'intérieur de la centrale BMS à Mersch

- Surveillance technique des bâtiments CFL (groupes électrogènes de secours, éclairages, climatisations, alarmes d'intrusion, etc.)
- Détection incendie des bâtiments CFL (Gare de Luxembourg, Gare de Belval-Université, parkings CFL, etc.)
- Traitement des appels d'urgence émanant des bornes SOS présentes sur les quais de certaines gares et certains arrêts ferroviaires ainsi que dans les ascenseurs ou toilettes
- Centralisation des enregistrements des images vidéo des 1.456 caméras réparties sur l'infrastructure ferroviaire et possibilité de visualisation en direct en cas de signalement d'un événement
- Sauvegarde et mise à disposition des images vidéo sur demande de la Police par les agents de la BMS, l'astreinte EI (Exploitation Infrastructure) ou l'agent NOMA (Notfallmanager) de la BLZ (Betriebsleitzentrale)
- Établissement des rapports lors d'incidents

La vidéosurveillance au sein du BMS et l'enregistrement vidéo dans les trains et bus

L'existence de caméras de surveillance reliés au BMS ne comprend pas un visionnage continu et en direct de toutes les images des 1.456 caméras. La BMS n'a pas pour mission d'effectuer une surveillance permanente en tous lieux.

La présence des caméras :

- permet une réponse adaptée en cas d'alerte,
- a un effet dissuasif,
- facilite le travail de la Police grâce à l'extrait des enregistrements.



Les caméras de surveillance est un élément parmi d'autres, mis en œuvre par les CFL à savoir:

- la présence de chefs de surveillance (gares/arrêts)
- le personnel d'accompagnement des trains (PAT)
- des équipes de gardiennage (société externe)
- les bornes SOS
- la conception et l'aménagement des lieux (éclairage, mobilier, ...)
- des actions de sensibilisation
- des actions de formation
- des réunions régulières avec les services de Police (par exemple au sujet de la Gare de Luxembourg)



Borne SMS au P+R de Belval



1.456 caméras - installations ferroviaires

64 bornes SOS



73 chefs de surveillance (2023)

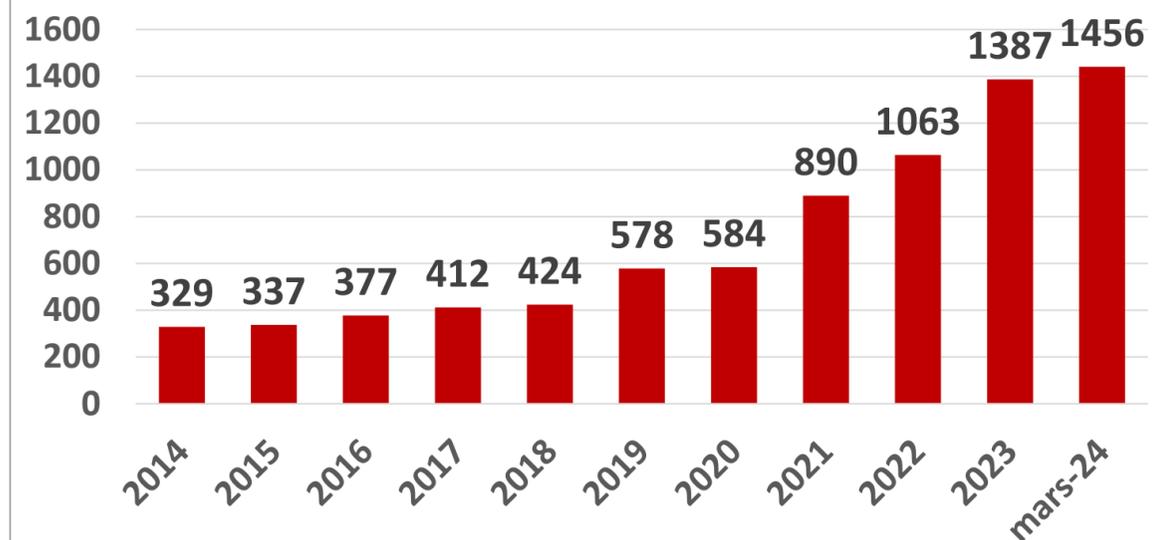


Présence d'équipes de gardiennage (Protection Unit)

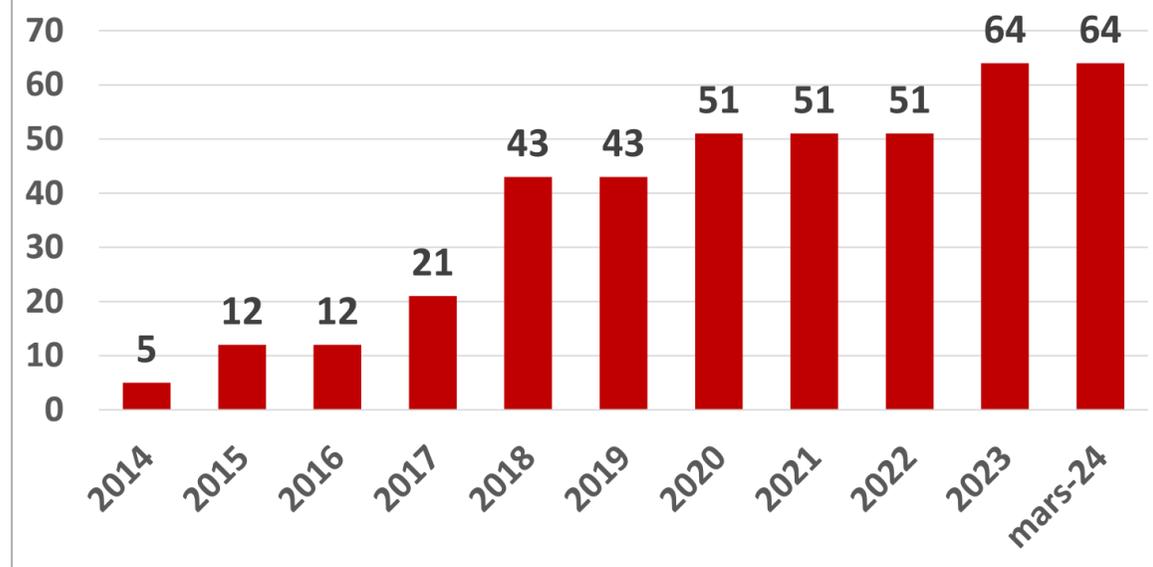
Dans les **12** principales gares du pays



Nombre de caméras dans les gares



Nombre de bornes SOS raccordées





1.605 caméras à bord des trains (2024)

- Toutes les séries sont équipées à l'exception de la série 2000 (remplacée par la série Coradia Stream High Capacity)
- Les images sont stockées dans les trains et ne sont pas transférées à la BMS



287 agents d'accompagnement des trains (PAT) (2024)

- Présence d'un accompagnateur à bord de chaque train



11 % des trains avec présence d'une équipe de gardiennage (Protection Unit)

- Objectif : 15 % en 2025



12 formations différentes à destination des PAT (prévention des agressions, dé-escalation, self-défense,...)

- Nombre d'agents ayant suivi une formation : 442 (2023) (un agent peut participer à plusieurs formations)
- Nombre de formations données : 6 thèmes différents et 28 sessions (2023)

Les délais de conservation des vidéos varient en fonction des caractéristiques techniques de stockage différentes d'un engin à un autre (Alstom, Bombardier, Stadler, ...).

Ces délais ont pu évoluer et sont à jour dans la notice d'information sur le site internet des CFL.

Ainsi la notice précise les délais suivants :

- 15 à 20 jours pour les autobus CFL selon le système utilisé,
- 3 jours pour les trains Alstom et Stadler,
- 5 à 10 jours pour les trains Bombardier,
- 20 jours pour les gares, les quais et les P&R,
- 20 jours pour les ascenseurs et les bornes SOS,
- 20 jours pour le funiculaire.

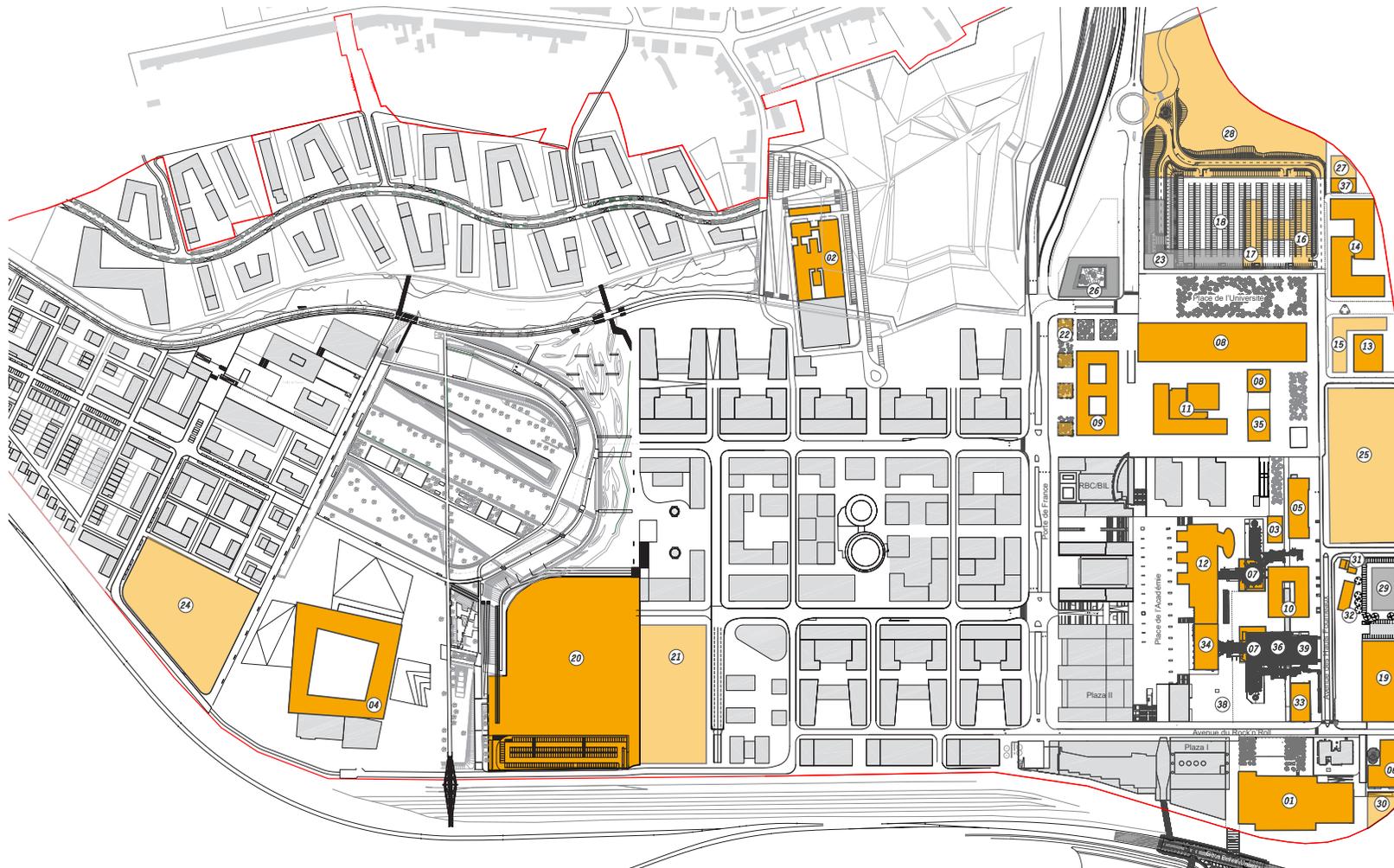
Les caméras des CFL sont installées et exploitées dans le respect du cadre juridique, c'est-à-dire :

- Le Règlement général sur la protection des données - RGPD (dont notamment l'art.6.)
- La loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) et mise en œuvre du règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données
- Les lignes directrices de la CNPD qui appliquent à la vidéosurveillance les principes du RGPD et de la loi du 1^{er} août 2018

Merci pour votre attention



Implantation des bâtiments sur le site de Belval



1. La Rockhal (Centre de musique amplifiée)
2. Le Bâtiment provisoire pour le Centre de recherche public Gabriel Lippmann (LIST)
3. Le Bâtiment Biotech
4. Le Lycée Bel-Val
5. L'Incubateur d'entreprises
6. Le Bâtiment administratif de l'Etat
7. La Stabilisation et la mise en valeur des Hauts Fourneaux
8. La Maison du Savoir
9. La Maison des Sciences humaines
10. La Maison de l'Innovation
11. La Maison du Nombre, des Arts et des Etudiants
12. La Maison du Livre
13. La Halle d'essais Ingénieurs
14. Les Laboratoires ailes Nord et Sud
15. Les Laboratoires Ingénieurs
16. Les Laboratoires lot 3 / Maison de l'Environnement II
17. Les Laboratoires lot 2 / Maison de l'Environnement I
18. Le parking Nord
19. Les Archives nationales
20. Le Centre sportif
21. Le Bâtiment mixte (logements + bureaux)
22. Les Logements, Porte de France
23. Les Laboratoires lot 1 / Maison de la Vie
24. L'Ecole européenne agréée
25. La Halle des Soufflantes
26. La Maison de l'Ingénieur
27. Le Space Campus 1 - Halle ESRIC
28. Le Space Campus 2
29. Le 2^e Bâtiment administratif
30. L'Extension du Bâtiment administratif
31. Le Bâtiment administratif provisoire
32. Le Skip
33. La Massenoire
34. La Möllerei
35. La Fondation du Haut Fourneau C
36. Le Plancher des Coulées
37. L'Atelier de production
38. Les Aménagements extérieurs
39. La Halle des Poches à Fonte et les espaces du Haut Fourneau A

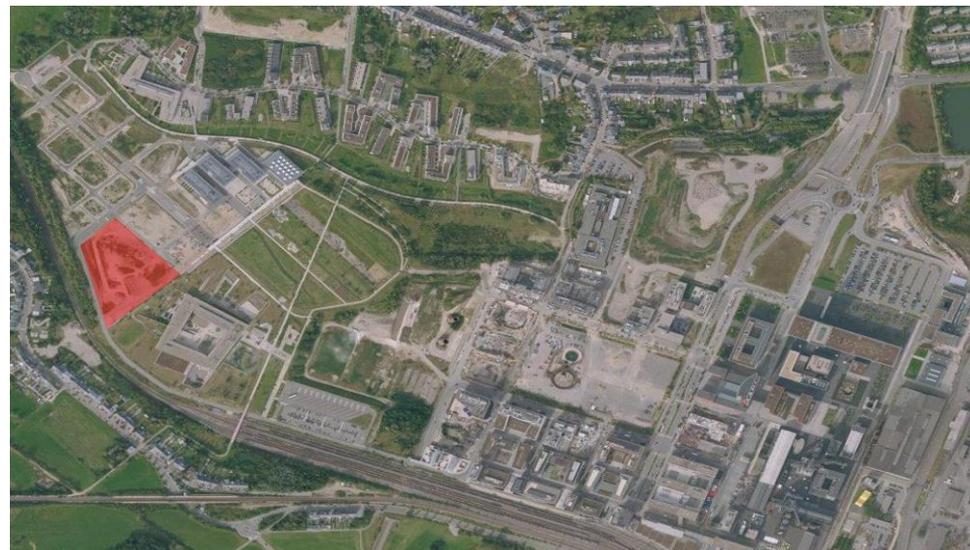


Les Centres de compétences

Surface brute	env. 10'000 m ²
Début études	2025
Estimation budgétaire	39'500'000.- ttc

La mise à jour du programme envoyée par le Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse en date du 14 juin 2023 prévoit la construction de deux centres de compétences en psychopédagogie spécialisée à côté d'une école européenne agréée.

Un centre pour le développement intellectuel (CDI), ainsi qu'un centre pour enfants et jeunes, présentant des troubles du spectre de l'autisme (CTSA), sont planifiés conjointement. Certains locaux comme des ateliers pédagogiques fonctionneront en synergie. Un bassin de natation et un hall sportif sont prévus pour répondre aux besoins spécifiques des élèves des centres.





Les Aménagements urbains phase 2

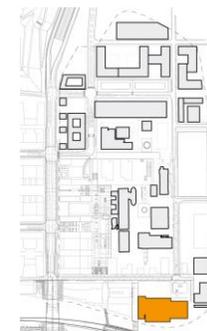
Surface brute	env. 6.77 ha
Début études	2025
Estimation budgétaire	50'950'000.- ttc

Suivant l'actuel plan directeur, la Terrasse des Hauts Fourneaux est organisée en une partie centrale, aménagée en un vaste espace piéton ininterrompu depuis l'Avenue du Rock'n'Roll au Sud jusqu'à la Place de l'Université au Nord et de l'Avenue des Hauts Fourneaux à l'Est jusqu'au Boulevard Porte de France à l'Ouest, et une partie périphérique en cours de développement.

Les aménagements urbains de la partie périphérique seront développés en respectant le concept global et en complémentarité des aménagements déjà réalisés de la partie centrale de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Certaines surfaces de la partie périphérique, notamment le parvis de la Rockhal ou les abords des laboratoires et de la Halle d'essais Ingénieurs, seront intégrées au concept global en vue de leur finalisation et cohérence avec le projet futur.

Les aménagements visent à offrir aux utilisateurs du site un cadre de haute qualité environnementale, offrant les infrastructures favorisant la mobilité douce, ainsi que les échanges sociaux. Ils comprennent notamment la mise en œuvre des revêtements de sols, des surfaces végétalisées, de l'éclairage public, du mobilier urbain, de la signalétique, ainsi que des améliorations ou compléments ponctuels aux aménagements déjà réalisés.





L'Extension et le réaménagement de la Rockhal

Surface brute	non définie
Début études	2024
Estimation budgétaire	35'000'000.- ttc

Suite à la demande du Ministère de la Culture relative à la réalisation de différents projets de modernisation et d'aménagement de l'immeuble de la Rockhal, le Fonds Belval a analysé le programme des transformations et aménagements complémentaires présenté par la Rockhal. Une phase d'études plus détaillée sera nécessaire pour d'établir un programme complet et précis et définir une enveloppe budgétaire.

Le programme proposé prévoit une extension du hall d'entrée, tout comme la construction d'un balcon dans la grande salle, ainsi que la rénovation énergétique de l'enveloppe du bâtiment. La toiture de la nouvelle extension pourra servir comme tribune balcon lors des concerts en open-air, avec comme fond de scène les Hauts Fourneaux.









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

DOCUMENT DE TRAVAIL

**Proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés
relative aux nouveaux projets d'infrastructure dans le cadre du débat sur la politique
financière et budgétaire**

* * *

EXPOSE DES MOTIFS

La présente proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés a trouvé son origine lors des discussions menées au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 et portant sur une modification de certaines dispositions du chapitre 3 « Débat sur la politique financière et budgétaire – nouveaux projets d'infrastructure » (articles 102 à 105) du règlement de la Chambre des Députés.

Lors de cette réunion, la commission a proposé de procéder à une augmentation du seuil de EUR 10.000.000 prévu aux articles 102 et 105 du règlement.

Dans ce contexte, il importe de souligner que le seuil de EUR 40.000.000 prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, à partir duquel toute réalisation au profit de l'Etat d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment doivent être autorisés par la loi, a été porté à EUR 60.000.000 par règlement grand-ducal du 23 août 2023.

Cette dernière démarche faisait partie du paquet de mesures décidé par le Gouvernement le 20 juin 2023 pour faire face au ralentissement de l'activité dans le secteur de l'immobilier et de la construction. Cette mesure permettra en effet d'accélérer la mise en chantier de projets d'investissements publics, dont notamment, toute acquisition par l'Etat d'une propriété immobilière ou encore toute réalisation au profit de l'Etat d'un projet d'infrastructure ou d'un bâtiment : ces opérations ne nécessiteront plus de loi spéciale de financement pour autant qu'elles restent en deçà d'un montant global de EUR 60.000.000.

Compte tenu de l'évolution importante de l'indice des prix à la construction depuis la dernière modification du seuil de l'article 80 précité en 2009, cette adaptation du seuil ne fait qu'adapter le montant de EUR 40.000.000 en tenant compte de la valeur actuelle de l'indice, tout en restant dans la variation de ce dernier. La portée du contrôle de la Chambre des Députés ne s'en trouve donc pas impactée, en termes relatifs, par rapport au seuil fixé en 2009.

La modification du seuil de EUR 40.000.000 000 prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat a été à la base de la discussion menée au cours de la réunion de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics du 29 février 2024 précitée lors de laquelle une augmentation du seuil actuel de EUR 10.000.000 des articles 102 et 105 du règlement de la Chambre des Députés a été discutée.

Suite à l'adoption par la Chambre des Députés des modifications faisant l'objet de la présente proposition de modification, la procédure serait à modifier comme suit :

Le Gouvernement saisira la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de EUR 30.000.000. Ces projets seront communiqués aux commissions compétentes de la Chambre des Députés.

Les rapports des commissions, ainsi que le cas échéant les rapports pour avis d'autres commissions parlementaires, sont présentés à la Chambre lors d'une séance publique au cours de laquelle elle adopte des motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique.

De manière parallèle, le seuil de EUR 10.000.000 prévu actuellement à l'article 105 (1) est porté à EUR 30.000.000 par la présente proposition de modification du règlement, pour la présentation, par le Gouvernement, des bilans financiers des grands projets d'infrastructure aux commissions parlementaires compétentes.

Finalement la présente proposition de modification du règlement de la Chambre des Députés vise à supprimer à l'article 104 (2) du règlement de la Chambre des Députés la partie de phrase « *et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire* » au motif que les projets autorisés par le Parlement ne seront pas tous inscrits dans la loi budgétaire. Il ne s'agit en pratique que des projets financés par le biais des fonds d'investissements publics, du fonds des routes et du fonds du rail. Les projets réalisés par le Fonds Belval, le fonds d'entretien et de rénovation respectivement par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique par l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés le moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question.

*

TEXTE DE LA PROPOSITION DE MODIFICATION DU REGLEMENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES

Art. I. - L'article 102 est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 102.** - Le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de 30 millions d'euros. »

Art. II. – L'article 104 (2) est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 104.-**

(2) La Chambre adopte les motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique. »

Art. III. – L'article 105 (1) est remplacé de la manière suivante :

« **Art. 105.-** (1) Tous les six mois, le Gouvernement présente le bilan financier des grands projets d'infrastructure dépassant le seuil de 30 millions d'euros à la ou les commission(s) compétente(s). »

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article I

La reformulation de l'article 102 répond à un souhait exprimé par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics lors de sa réunion du 29 février 2024.

Elle vise une augmentation du seuil de EUR 10.000.000 à EUR 30.000.000.

En effet, au vu de la situation économique actuelle dans laquelle l'on se trouve confronté à une augmentation continue des prix entre autres dans le domaine de la construction, le nombre de projets pour lesquels la Chambre des Députés devra être saisie en vertu de la procédure prévue aux articles 102 à 105 du règlement de la Chambre des Députés augmentera considérablement si le seuil en question ne sera pas adapté à l'évolution économique qu'a connu notre pays au cours de ces dernières années. C'est la raison pour laquelle il est proposé de porter ce seuil à EUR 30.000.000.

Article II

Le présent article vise à supprimer à l'article 104 (2) du règlement de la Chambre des Députés la partie de phrase « *et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire* ». Cette suppression a pour objet d'adapter le règlement de la Chambre des Députés à la pratique. Bien que la grande majorité des projets d'infrastructure sont réalisés par le biais des fonds d'investissements publics, du fonds des routes et du fonds du rail, et font par conséquent l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire suite à l'adoption des motions visées à cet article, les projets réalisés par le Fonds Belval, le fonds d'entretien et de rénovation respectivement par le biais des crédits d'un ou de plusieurs articles budgétaires du budget des dépenses en capital ne font en pratique pas l'objet d'une inscription dans la loi budgétaire, mais sont autorisés le moment de l'adoption par la Chambre des Députés de la motion en question. Une adaptation du texte de l'article 104 (2) sera dès lors recommandable.

Article III

Le présent article a pour objet de reformuler l'article 105 (1) du règlement de la Chambre des Députés. Il vise à porter le seuil de EUR 10.000.000 inscrit à cet article à EUR 30.000.000.

En conséquence, uniquement les projets dont le coût estimatif est supposé dépasser ce seuil de EUR 30.000.000 feront l'objet de la présentation biannuelle par le Gouvernement, de leurs bilans financiers à la ou les commission(s) compétente(s), telle que prévue à cet article.

*

Annexe – Texte consolidé du Règlement de la Chambre des Députés (extraits)

Chapitre 3

Débat sur la politique financière et budgétaire

Nouveaux projets d'infrastructure

Art. 102.- Le Gouvernement saisit le 30 juin au plus tard la Chambre des Députés d'une liste de projets prioritaires à construire par l'Etat au cours des exercices suivants et dont le coût dépasse le seuil de 40 **30** millions d'euros.

Art. 103.- Les commissions compétentes sont chargées de l'examen de cette liste. Ces commissions peuvent saisir pour avis d'autres commissions parlementaires.

Art. 104.- (1) Les rapports des commissions, ainsi que le cas échéant les rapports pour avis d'autres commissions parlementaires, sont présentés à la Chambre lors d'une séance publique au cours de la deuxième semaine d'octobre au plus tard.

(2) La Chambre adopte les motions comprenant les nouveaux projets d'infrastructure auxquels elle donne son accord de principe ~~et dont la Chambre demande l'inscription dans la loi budgétaire~~ afin que le Gouvernement puisse engager les frais nécessaires à des études en vue de l'établissement de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet détaillé, du dossier d'autorisation et, le cas échéant, des cahiers des charges nécessaires pour la mise en adjudication publique.

Art. 105.- (1) Tous les six mois, le Gouvernement présente le bilan financier des grands projets d'infrastructure dépassant 40 **le seuil de 30** millions d'euros à la ou les commission(s) compétente(s).

(2) Tout changement important de programme survenant après le vote de la loi doit faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés.

(3) Un nouveau projet de loi doit être déposé chaque fois que les dépenses pour un projet dépassent 5% du montant autorisé. Un dépassement inférieur à 5% du coût global doit être autorisé dans le cadre de l'approbation de la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice suivant.