

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Réunion retransmise en direct¹

Procès-verbal de la réunion du 11 décembre 2025

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 21 novembre 2024, du 17 juillet, des 18 et 25 septembre, du 9 octobre ainsi que du 10 novembre 2025
2. 8554 Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil
 - Présentation et examen des articles et de l'avis du Conseil d'État
3. 8536 Projet de loi modifiant :
 - 1° la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des bâtiments publics
 - 2° la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des articles et des avis
4. 8457 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg
 - Rapporteur : Madame Corinne Cahen
 - Examen de l'avis de la Chambre de Commerce et de l'avis complémentaire du Conseil d'État
5. 8632 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
6. 8637 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État

7. Présentation et discussion d'une proposition de motion

8. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Paul Galles, M. Marc Lies, M. Ricardo Marques remplaçant M. Félix Eischen, Mme Mandy Minella, M. Meris Sehovic, M. Charles Weiler

Mme Annick Trmata, Directrice adjointe de l'Administration des transports publics, M. Max Dörner, Mme Sylvie Siebenborn, Mme Félicie Weycker, Mme Claire Bronner, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Hugo Dewar, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Etgen, M. Michel Lemaire

M. David Wagner, observateur délégué

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

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 21 novembre 2024, du 17 juillet, des 18 et 25 septembre, du 9 octobre ainsi que du 10 novembre 2025

Les projets de procès-verbal des réunions du 21 novembre 2024, du 17 juillet, des 18 et 25 septembre, du 9 octobre ainsi que du 10 novembre 2025 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8554 Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale

relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

Le présent projet de règlement grand-ducal modifie le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil.

L'article 9 de la directive 2006/22/CE impose aux États membres la mise en place d'un système de classification des entreprises de transport routier par niveau de risque, fondé sur le nombre relatif et la gravité relative des infractions aux règlements (CEE) n°3820/85 ou (CEE) n°3821/85 commises par chaque entreprise. L'annexe III de cette directive établit la liste des infractions concernées et peut être modifiée par voie de directive déléguée afin d'établir ou de mettre à jour l'appréciation de la gravité des infractions dans le cadre de cette classification.

Ces dispositions ont été transposées en droit national par l'article 11 et l'annexe II du règlement grand-ducal du 12 août 2008 précité. Conformément à la procédure prévue par la directive 2006/22/CE, l'annexe III de celle-ci a été mise à jour par la directive déléguée (UE) 2024/846 de la Commission du 14 mars 2024, laquelle modifie la directive 2006/22/CE en ce qui concerne la législation sociale relative aux activités de transport routier, notamment afin d'inclure de nouvelles infractions aux règlements (CE) n°561/2006 et (UE) n°165/2014, et qui devait être transposée au plus tard le 14 février 2025.

Le règlement grand-ducal en projet a pour objet d'assurer la transposition de cette directive déléguée. À cette fin, il modifie le règlement grand-ducal du 12 août 2008 en remplaçant son annexe II par le texte de l'annexe III de la directive déléguée (UE) 2024/846, retrancrit de manière littérale.

Le Conseil d'État, dans son avis du 18 novembre 2025, n'a pas d'observation quant au fond.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics donne son assentiment au texte du projet de règlement grand-ducal,

3. 8536 Projet de loi modifiant :

1° la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'administration des bâtiments publics

2° la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées

À titre liminaire, Monsieur Gusty Graas (DP) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire n° 8536⁰.

Le projet de loi vise à modifier les conditions de nomination des membres de la direction de l'Administration des bâtiments publics et de l'Administration des

ponts et chaussées. Il supprime les exigences actuellement en vigueur qui limitent l'accès à ces fonctions aux seuls fonctionnaires et à des titulaires de diplômes spécifiques (architecte ou ingénieur).

Ces conditions excluent notamment des candidats issus du secteur privé et restreignent inutilement le vivier de recrutement, alors qu'aucune autre administration ne prévoit de telles limitations.

Dès lors, il est proposé d'ouvrir l'accès aux fonctions de direction des deux administrations à toute personne titulaire d'un diplôme de master ou d'un diplôme équivalent délivré par un établissement d'enseignement supérieur reconnu, sans exigence de spécialisation particulière. Une gestion moderne des institutions, administrations ou des sociétés commerciales, ne requiert pas nécessairement une expertise technique spécifique, mais repose avant tout sur des compétences managériales et relationnelles.

En ce qui concerne l'Administration des bâtiments publics, le projet de loi entend par ailleurs augmenter le nombre de directeurs adjoints à deux.

Dans son avis du 11 juillet 2025, en ce qui concerne le nouvel alinéa 2 de l'article 1^{er} du projet de loi, le Conseil d'État préconise de fusionner les deux phrases comme suit :

« Deux directeurs adjoints assistent le directeur dans l'accomplissement de ses attributions et le remplacent en cas d'absence d'après leur rang d'ancienneté. »

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

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

Monsieur Marc Goergen (Piraten) attire l'attention sur l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics du 11 juillet 2025, avis plus critique, qui relève qu'il « est évident que cette situation laisse la porte ouverte au favoritisme et qu'elle est discriminatoire par rapport à celle de tous les candidats aux fonctions non politiques qui sont obligés de remplir maintes conditions d'accès et de se soumettre à des formations et/ou examens pour pouvoir obtenir une nomination en tant que fonctionnaire (ou pour pouvoir être engagés en tant qu'employé) et pour pouvoir obtenir une promotion. »

Le représentant du ministère répond que les procédures de recrutement pour les postes de direction font systématiquement l'objet de processus structurés et professionnels, menés en étroite collaboration avec le ministère de la Fonction publique. Ces procédures incluent notamment des évaluations et des « assessments » visant à identifier les candidats les plus appropriés, tant au regard de leurs compétences techniques que de leurs compétences comportementales et managériales. En pratique, les recrutements se déroulent de manière rigoureuse et transparente, de sorte qu'aucun risque particulier de favoritisme ne peut être constaté à ce stade.

S'agissant du point soulevé dans l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, cité par Monsieur Goergen, selon lequel « la législation applicable dans la fonction publique ne permet, a priori, pas à une personne d'accéder directement à une fonction dirigeante sans avoir le statut de

fonctionnaire », le représentant du ministère indique que ni le Conseil d'État ni le ministère de la Fonction publique n'ont relevé de difficulté juridique à cet égard. Il ajoute que de nombreuses administrations ne prévoient aucune condition spécifique dans leurs lois-cadres pour l'accès aux fonctions de directeur.

Monsieur Gusty Graas (DP) souligne qu'il ne s'agit nullement d'une innovation, mais d'une démarche déjà adoptée ces dernières années au sein de plusieurs administrations, suscitant régulièrement des discussions similaires. Il relève qu'en l'absence de conditions académiques spécifiques, il devient théoriquement possible qu'une personne issue d'une formation éloignée puisse accéder à une fonction dirigeante au sein de l'Administration des ponts et chaussées.

Il insiste néanmoins sur le fait que l'enjeu essentiel réside dans la définition, par l'État, de critères de sélection adéquats lors des procédures de recrutement, afin de garantir que les personnes retenues disposent de l'expérience et des compétences requises. À ses yeux, l'intérêt principal de cette réforme consiste précisément à élargir le vivier de recrutement et à permettre l'engagement de candidats provenant de l'extérieur, qui apportent des compétences confirmées et une expérience professionnelle avérée. Il ajoute que cette évolution s'inscrit dans une philosophie cohérente avec les principes d'un management moderne de l'administration publique, tout en comprenant les réserves formulées par la Chambre des fonctionnaires et des employés publics.

Monsieur Emile Eicher (CSV) partage pleinement l'analyse de Monsieur Graas. Il souligne l'importance primordiale des compétences humaines et des aptitudes en matière de direction et de gestion, lesquelles lui paraissent plus déterminantes que l'expertise strictement technique. Il reconnaît qu'il est évidemment souhaitable de réunir les deux volets, mais estime que le marché du travail ne permet pas toujours de trouver de tels profils. La réforme ouvre dès lors la possibilité de recruter des personnes susceptibles d'acquérir rapidement les compétences techniques requises, tout en disposant, dès le départ, de solides capacités de management, qui constituent précisément le cœur de la mission d'un dirigeant.

Il est retenu que, dans une prochaine étape, un projet de rapport est à préparer.

4. 8457 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 7 août 1961 relative à la création d'un fonds d'urbanisation et d'aménagement du plateau de Kirchberg

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis de la Chambre de Commerce ainsi que de l'avis complémentaire rendu par le Conseil d'État à la suite des derniers amendements parlementaires.

La Chambre de Commerce n'émet aucune observation particulière.

Quant au Conseil d'État, ce dernier ne formule pas non plus de remarque sur le fond du texte. Celui-ci se limite à proposer trois séries d'observations d'ordre légistique, qu'il est proposé de reprendre.

Il est retenu que, dans une prochaine étape, un projet de rapport est à préparer.

5. 8632 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

À titre liminaire, Madame la Présidente, Corinne Cahen (DP) est désignée rapporteur du projet de loi.

Avant d'entamer la présentation du projet de loi, il est précisé que la procédure a avancé particulièrement rapidement (le texte a été déposé le 6 octobre 2025 et l'avis du Conseil d'État a été rendu le 2 décembre 2025), de sorte qu'il n'a été constaté que tardivement que les avis des chambres professionnelles n'ont pas encore été sollicités. Le point a été inscrit à l'ordre du jour afin d'en entamer l'examen. Une nouvelle réunion devra toutefois avoir lieu ultérieurement [*et au plus tard au mois d'mars*], afin de discuter du projet et des avis des chambres professionnelles

Ensuite il est procédé à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire n° 8632⁰.

Le projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à l'adaptation des dépenses concernant la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus, qui s'élevaient à l'origine à 180°845°186 euros pour une durée maximale de 4 ans à partir de l'entrée en vigueur des contrats, avec une échéance au 15 juillet 2028.

La loi en projet entend procéder à l'adaptation des dépenses liées à l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant de 280°967°000 euros et à proroger l'échéance du 15 juillet 2028 jusqu'au 15 juillet 2031.

Cette adaptation est nécessaire pour plusieurs raisons, à savoir :

- l'estimation des dépenses restantes pour le transport scolaire classique qui dépasse la valeur adaptée du montant du marché restant ;
- l'abandon par le Syndicat des TICE de l'exploitation des services de transports scolaires dans la région sud à partir du 4 janvier 2026 ;
- les coûts supplémentaires à couvrir pour le transport scolaire classique et le transport scolaire dans la région sud pour la période du 12 décembre 2027 (fin de la durée initiale de 4 ans) au 15 juillet 2028 ;
- le coût total supplémentaire correspondant à la période de prorogation de la loi, soit du 16 juillet 2028 au 15 juillet 2031.

Outre des remarques quant à la forme que la commission décide de reprendre, le Conseil d'État n'a formulé, dans son avis du 2 décembre 2025, qu'une seule remarque quant au fond, à savoir à l'article 1^{er} du projet de loi. En effet, tout en renvoyant à ses considérations générales relatives à l'objet de la loi sous revue, le Conseil d'État suggère, au libellé de la disposition en projet, de renvoyer au montant des dépenses prévues par les contrats dont il s'agit d'autoriser la conclusion.

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

Madame Corinne Cahen souhaite obtenir des précisions sur l'intégration du transport scolaire dans le sud du pays. Elle s'interroge notamment sur les

raisons pour lesquelles cette reprise ne concerne que cette région et demande si des négociations sont en cours avec les communes pour les autres régions du pays.

Le représentant du ministère indique que cette évolution s'inscrit dans le cadre des négociations relatives au TICE, lequel a adressé, à la fin de l'année 2024, un courrier sollicitant la reprise du transport scolaire par l'État dans le sud du pays. Il précise qu'il s'agit d'une décision prise par le TICE lui-même de se décharger de cette compétence dans le contexte de ces discussions.

Il est ajouté qu'en 2023, des contrats d'une durée de quatre ans avaient été lancés pour ce secteur. Afin d'aligner les échéances contractuelles et de permettre, à terme, une mise en concurrence globale, de nouveaux marchés d'une durée de deux ans a été publiés pour la période transitoire, de manière à permettre ultérieurement le lancement d'un appel d'offres unique couvrant l'ensemble des contrats concernés.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) expose les préoccupations rencontrées par les communes en matière de transport scolaire. Il souligne que celles-ci doivent également assurer ce service et qu'elles ont récemment été confrontées à des augmentations substantielles des prix à l'occasion du renouvellement des contrats arrivés à échéance. Il indique que ces hausses ont suscité une vive surprise et souligne la difficulté, pour les autorités locales, d'en apprécier les fondements et le caractère justifié. Il s'interroge dès lors sur l'existence éventuelle d'analyses menées par l'État concernant l'évolution des coûts, sur les modalités de sélection des opérateurs à l'issue des procédures de passation des marchés, ainsi que sur les mécanismes mis en place pour éviter une dépendance excessive à l'égard d'un nombre restreint d'entreprises actives dans le secteur.

En réponse, le représentant du ministère confirme que des augmentations de prix comparables ont également été constatées dans le cadre des marchés passés par l'État. Il précise que les prestations sont attribuées à l'issue de procédures de marchés publics ouvertes, permettant à l'ensemble des entreprises intéressées de soumissionner, dans le respect des règles nationales et européennes applicables. Les montants sont établis sur la base des conditions actuelles du marché et des expériences antérieures, tout en veillant à limiter les risques de dépendance structurelle vis-à-vis d'un opérateur unique. Il rappelle à cet égard que les appels d'offres sont publiés à l'échelle européenne et que l'attribution se fait sur la base de critères objectifs, lesquels ne se limitent pas au seul critère du prix.

Il est par ailleurs précisé que, pour le transport scolaire, l'État recourt à des accords-cadres assortis d'une remise en concurrence annuelle, afin de disposer de la flexibilité nécessaire pour procéder à des adaptations en cours d'exécution des contrats. Les prix élevés observés lors de la dernière procédure s'expliquent, selon l'orateur, notamment par la durée limitée des contrats, fixée à deux ans afin d'aligner leur échéance avec celle d'autres marchés existants, ce qui réduit la prévisibilité économique pour les opérateurs. Les critères d'attribution reposent sur une pondération combinant le prix et la qualité ; cette dernière incluant notamment des exigences environnementales. Il est enfin exprimé l'espérance qu'à l'occasion de futures procédures de plus grande envergure, une concurrence accrue permettra une modération des prix.

Monsieur Meris Sehovic (déri gréng) relève que, dans le cadre du changement intervenu, la numérotation des lignes a été modifiée. Dans ce contexte, il se demande si cette adaptation entraînera également des modifications au niveau des horaires du transport scolaire.

Le représentant du ministère confirme que la numérotation des lignes a effectivement changé et précise que cette évolution a été coordonnée avec les communes afin d'en assurer une communication adéquate. Il indique toutefois que cette modification ne concerne que la numérotation, sans incidence ni sur les horaires ni sur l'organisation du transport scolaire. Il ajoute que le service sera assuré comme auparavant par les entreprises privées, selon les modalités précédemment mises en œuvre par le TICE. Il est enfin précisé qu'une coopération étroite est assurée avec les équipes du TICE, lesquelles apporteront un appui opérationnel, notamment au cours des premières semaines, y compris par une présence sur place, afin de garantir une transition fluide et sans difficulté.

6. 8637 **Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés**

À titre liminaire, Madame la Présidente Corinne Cahen est désignée rapporteur du projet de loi.

[Note du secrétariat : Comme pour le projet de loi n° 8632, la procédure relative au présent projet de loi a également avancé particulièrement rapidement, de sorte qu'il n'a été constaté que tardivement que les avis des chambres professionnelles n'ont pas encore été sollicités. Le point a été inscrit à l'ordre du jour afin d'en entamer l'examen. Une nouvelle réunion devra toutefois avoir lieu ultérieurement afin de discuter des avis des chambres professionnelles dès leur réception.]

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 8637⁰.

Le projet de loi sous avis a pour objet d'autoriser le Gouvernement à procéder à l'adaptation des dépenses concernant la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés, qui s'élevaient à l'origine à 211°850°000 euros pour une période maximale de 4 ans. La loi en projet entend procéder à l'adaptation des dépenses liées à l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés, connus sous la dénomination « Mobibus », pour un montant de 450°852°000 euros et à proroger l'échéance jusqu'au 31 décembre 2031.

Selon l'exposé des motifs, cette adaptation s'explique principalement par :

- i) l'actualisation des projections relatives à l'augmentation annuelle du nombre de bénéficiaires ainsi qu'à l'évolution des coûts d'exploitation, à la suite d'échanges interministériels et d'une analyse réalisée par l'Administration des transports publics avec l'appui d'un cabinet de conseil externe ;

ii) le transfert, à compter du 1^{er} janvier 2025, de la gestion opérationnelle et contractuelle du transport régulier des personnes reconnues en qualité de salarié handicapé et occupant un emploi sur le marché du travail ordinaire, entre leur domicile et leur lieu de travail, vers le service « Mobibus », alors que ce transport était auparavant assuré par « Adapto ».

Outre les remarques quant à la forme que la commission décide de reprendre, le Conseil d'État n'a formulé, dans son avis du 2 décembre 2025, qu'une seule remarque quant au fond, à savoir à l'article 1^{er} de renvoyer au montant des dépenses prévues par les contrats dont il s'agit d'autoriser la conclusion.

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

Madame la Présidente de la commission rappelle qu'une pétition publique a été déposée sur le sujet, à propos de laquelle un suivi devra encore être assuré au sein de la présente commission. Elle estime que les échanges en cours constituent d'ores et déjà un premier élément de réponse substantiel, en particulier au regard des retours positifs du terrain, notamment lorsque les personnes concernées peuvent être transportées par le service « Mobibus » plutôt que par le service de l' « Adapto ». Elle suggère, dans ce contexte, que lors d'une prochaine réunion, un point spécifique pourrait être inscrit à l'ordre du jour afin d'examiner plus en détail l'état d'avancement du suivi de cette pétition, tout en soulignant qu'il s'agit déjà d'un premier pas significatif.

Madame Francine Closener (LSAP), présidente de la Commission des Pétitions, indique qu'il serait en effet possible de réinscrire ce sujet à l'ordre du jour si la commission le souhaite. Elle précise toutefois qu'il pourrait également suffire, comme cela a déjà été acté par la Commission des Pétitions, de disposer de conclusions écrites permettant d'informer le pétitionnaire de manière formelle et structurée du suivi réservé à sa demande. Elle se dit ouverte tant à une discussion complémentaire qu'à une démarche principalement écrite, selon les disponibilités de la commission.

Madame Corinne Cahen (DP) est d'avis qu'il est indiqué de tirer une conclusion le moment venu. Elle propose, compte tenu du projet de loi de financement actuellement discuté, de solliciter des services du ministère un suivi écrit retracant les mesures prises et l'évolution du dossier, afin de pouvoir transmettre ces informations au pétitionnaire. Elle indique que la commission pourra ensuite, au besoin, poursuivre la réflexion sur les suites à donner lors de réunions ultérieures.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) salue la portée du dispositif, puisqu'il contribue à renforcer la participation de toutes les /d'un plus grand nombre de personnes à la vie sociale, en soulignant que l'inclusion repose non seulement sur les infrastructures, mais également sur les services, lesquels impliquent des coûts importants. Il éprouve toutefois des difficultés à interpréter certaines statistiques annexées au projet de loi, en particulier l'écart significatif entre les coûts moyens annuels par bénéficiaire : environ 20°000 euros pour les catégories liées à l'éducation et aux ateliers protégés, contre 143°000 euros pour les personnes transportées vers le lieu de travail. Il demande dès lors des explications et suggère la production de statistiques complémentaires portant notamment sur le coût moyen d'un trajet, la distance parcourue et la durée des déplacements.

Le représentant du ministère confirme les montants indiqués et explique que la différence résulte principalement du fait que les trajets liés à l'éducation et aux ateliers protégés sont assurés sous forme de transports collectifs, tandis que les déplacements jusqu'au lieu de travail se font généralement de manière individuelle, avec une flexibilité accrue des horaires. Cette contrainte de disponibilité et d'adaptation réduit la capacité d'organisation des prestataires et se répercute sur les prix.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) estime néanmoins que le montant demeure particulièrement élevé et appelle à un examen plus approfondi des facteurs explicatifs. Le représentant du ministère réitère que la nature individuelle du transport constitue un élément déterminant et propose de transmettre, lors d'une prochaine réunion, des statistiques plus détaillées.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) relève que les coûts moyens par bénéficiaire liés au transport vers le lieu du travail, déjà particulièrement élevés atteindront probablement environ 150 000 euros par personne à l'horizon 2031. Il s'interroge sur le nombre total de bénéficiaires concernés et souligne que de tels montants représenteraient alors plus de 10 000 euros par mois, ce qui, selon lui, pourrait théoriquement permettre l'engagement d'un chauffeur privé avec véhicule. Il exprime des doutes quant à la pertinence du modèle actuel, en s'interrogeant notamment sur le type de véhicule requis : il demande s'il est nécessaire de recourir systématiquement à un minibus ou si des véhicules plus légers pourraient, dans certains cas, suffire. Il questionne également la structure des coûts, en estimant difficilement concevable qu'un tel niveau de dépenses soit uniquement dû à la flexibilité des trajets ou aux contraintes organisationnelles.

Par ailleurs, il évoque l'hypothèse d'un report d'une partie des usagers de l'« Adapto » vers « Mobibus », ce qui pourrait modifier les volumes et les coûts respectifs des deux dispositifs. Il rappelle qu'il a été indiqué, lors des explications budgétaires, que la nouvelle mise en concurrence relative au service « Adapto » aurait conduit à une baisse des coûts supportés par l'État. Il demande dès lors quelles en sont les raisons exactes et si une évolution comparable pourrait être attendue pour le dispositif actuellement discuté, tout en s'interrogeant sur les leviers ayant permis cette baisse, notamment en termes de conditions d'exécution ou de ressources humaines.

Le représentant du ministère indique ne pas disposer, à ce stade, d'une analyse ou d'une explication détaillée permettant de comparer les niveaux de prix constatés entre les deux dispositifs. Il précise que, dans le cas d'Adapto, un prix de référence avait été fixé afin de guider les entreprises dans leur décision de soumissionner, alors que ce mécanisme n'avait pas été mis en œuvre de la même manière dans le cas présent.

Madame Corinne Cahen (DP) propose que ces éléments fassent l'objet d'un examen complémentaire, en particulier à la lumière des avis à venir. Elle rappelle que certains cas, notamment lorsque les bénéficiaires utilisent des fauteuils roulants lourds, requièrent des véhicules adaptés, ce qui peut limiter le recours à des solutions plus légères. Le ministère s'engage à réexaminer la question, à consolider les données correspondantes et à fournir, lors d'une prochaine réunion, des chiffres et explications supplémentaires.

7.

Présentation et discussion d'une proposition de motion

Madame la Présidente rappelle que la proposition de motion, transmise par courrier électronique aux membres de la commission, vise à garantir le maintien au Luxembourg des fonctions de contrôle aérien ainsi que de l'ensemble des opérations liées à la tour de contrôle de l'aéroport. Elle invite les membres à se prononcer sur le contenu du texte. En cas d'accord sur la motion, elle demande également à la commission s'il convient d'en reporter l'examen en séance publique au début de l'année suivante, compte tenu du calendrier chargé de la semaine à venir.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) se félicite de la mention explicite, dans la proposition de motion, du maintien des activités sur le territoire national. Il exprime toutefois une réserve au sujet de la formulation prévoyant, « à moyen terme », un système de contrôle hybride, qu'il juge trop imprécise et susceptible d'interprétations trop larges. Il souligne qu'un dispositif qualifié d'« hybride » pourrait, en pratique, conduire à une prédominance du contrôle numérique au détriment d'une présence physique dans la tour, ce qui ne refléterait pas fidèlement les préoccupations exprimées par les contrôleurs lors des échanges antérieurs. Il indique pouvoir soutenir le texte sous réserve d'un suivi attentif afin d'éviter une évolution progressive vers une digitalisation excessive et un éloignement des fonctions du site.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) se déclare globalement satisfait. Il rejoint néanmoins les préoccupations exprimées concernant la notion de « contrôle hybride » et suggère d'en préciser explicitement la portée dans le texte, notamment en indiquant que, malgré une hybridation, le maintien d'un contrôle visuel depuis la tour devra rester garanti, en complément des dispositifs numériques. Il rappelle que l'une des principales inquiétudes des contrôleurs portait sur le risque d'un transfert vers un modèle exclusivement fondé sur des écrans, sans possibilité de contrôle à vue, ce qui pourrait poser difficulté en cas d'incident technique ou de panne. Il estime qu'une clarification de texte dans la proposition de motion suffirait à lever l'ambiguïté.

Madame Corinne Cahen (DP) indique qu'une telle précision pourrait être intégrée au texte et propose, dès lors, de reporter l'examen de la proposition de motion au début de l'année suivante.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) confirme que cette adaptation lui conviendrait et considère que la motion pourrait ensuite être soumise en séance plénière sans qu'il soit nécessaire de prolonger l'examen en commission.

8.

Divers

Madame Corinne Cahen (DP) informe la commission qu'à la demande des membres du groupe parlementaire LSAP, il est envisagé d'organiser une réunion consacrée à l'analyse des risques associés à l'usage de drones pour les infrastructures critiques nationales, notamment l'aéroport. Elle précise avoir pris contact avec le président de la Commission des Institutions afin de tenir une réunion jointe, ainsi qu'avec le directeur du Haut-Commissariat à la Protection nationale (HCPN), dont la présence est jugée essentielle compte tenu de la nature du sujet. Elle propose de fixer cette réunion jointe au 19 janvier, à 11h00, et sollicite l'accord des membres pour qu'elle se tienne à huis

clos, au regard de la sensibilité des informations susceptibles d'y être abordées.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) appuie la proposition, estimant utile de pouvoir aborder cette question dans un cadre de commission, à huis clos, et de manière approfondie, plutôt que de se limiter à une simple question parlementaire ou à une intervention en séance publique. Il insiste sur le caractère d'actualité du sujet et se déclare favorable à la tenue de la réunion à la date proposée.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souligne pour sa part que, si la réunion devait couvrir l'ensemble des infrastructures critiques, l'élargissement à d'autres commissions pourrait conduire à une configuration trop large, et plaide pour le maintien d'un cadre restreint et opérationnel.

Madame Corinne Cahen (DP) conclut en confirmant que la réunion jointe se tiendra, conformément au plan initial, le 19 janvier à 11h00, avec la possibilité, si nécessaire, d'associer ultérieurement d'autres commissions compétentes.

Dans la suite des échanges, Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) indique que plusieurs membres ont reçu des premiers avis émanant d'organisations qui s'intéressent au projet de loi portant réforme de l'organisation des services de taxis. Il demande à ce qu'une première discussion ait lieu à ce sujet lors d'une prochaine réunion de la commission parlementaire, tout en soulignant l'ampleur de la réforme et la nécessité de lui consacrer un temps d'examen suffisant.

Madame Corinne Cahen (DP) se dit favorable à un traitement approfondi du dossier, tout en proposant d'attendre la réception de tous les avis des chambres professionnelles afin d'organiser une discussion structurée et unique, plutôt que d'inscrire à plusieurs reprises le sujet à l'ordre du jour.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) marque son accord, sous réserve que la commission s'engage à consacrer le temps nécessaire à l'examen du projet.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) informe qu'il a reçu un courriel contenant une prise de position émanant d'un acteur privé, démarche qu'il qualifie de lobbying. Il indique avoir transmis cet élément au Secrétaire général et au service juridique de la Chambre des Députés, afin de clarifier la manière d'y répondre au regard des exigences de transparence applicables aux députés et des règles relatives au registre de transparence, s'agissant d'une situation qu'il juge inhabituelle.

Madame la Présidente assure que la commission prendra tout le temps nécessaire pour examiner en détail le projet de réforme de l'organisation des services de taxis dès que tous les avis afférents seront disponibles.

Procès-verbal approuvé et certifié exact