



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 03 mars 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 février 2015
2. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant
 - 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation,
 - 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 6770 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Examen de l'avis du Conseil d'État
- Echange de vues avec des représentants des CFL et de l'Administration des ponts et chaussées
4. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Frank Arndt (remplaçant M. Georges Engel), M. André Bauler (remplaçant M. Gusty Graas), M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Serge Wilmes), M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Alex Kies, M. Jeannot Poeker, M. Romain Spaus, Mme Annick Trmata, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Tom Braun, M. Henri Werdel, M. Marc Widong, de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

M. Georges Molitor, expert

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 février 2015

Le projet de procès-verbal de la réunion du 12 février 2015 est approuvé.

2. 6695 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'État, avis datant du 24 février 2015 et émis suite aux amendements parlementaires du 7 janvier 2015 (voir doc parl. 6695³).

Les amendements n°1 (portant sur l'agencement du projet de loi), n°4 (portant sur l'article 4) et n°6 (portant sur le nouvel article 7) ne soulèvent aucune remarque de la Haute Corporation, qui y marque son accord.

L'amendement n°2 portait sur l'article 1^{er}, dont le nouveau libellé était structuré en huit paragraphes. Le Conseil d'État émet les remarques suivantes à l'endroit du nouveau libellé de l'article 1^{er} :

- le paragraphe 1^{er} n'appelle pas d'observation de sa part ;
- le paragraphe 2 constitue une redite, au moins partielle, des dispositions des articles 7 et 27 du règlement (UE) n°181/2007. Il se heurte de ce fait aux interdictions découlant du principe d'effet direct des règlements européens. En effet, d'après la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, le respect scrupuleux du principe de l'effet direct, propre aux règlements européens, est une condition indispensable à leur application simultanée et uniforme dans l'ensemble de l'Union. Les États membres ne sauraient dès lors adopter un acte par lequel la nature de droit européen d'un règlement et les effets qui en découlent seraient dissimulés aux justiciables. Il ne doit pas non plus y avoir d'équivoque sur la date et les modalités ou conditions de l'entrée en vigueur des règlements européens. Pour ces raisons, il est exclu de reproduire partiellement ou intégralement le texte d'un règlement européen dans l'ordre interne. Il s'ensuit que le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement à la disposition du paragraphe 2 ;

- le paragraphe 3 étend la faculté pour les passagers de porter plainte, prévue par l'article 27 du règlement (UE) n°181/2007 à l'encontre des seuls transporteurs, aux autres intervenants visés par le règlement européen, à savoir, le vendeur de billets, l'agent de voyages, le voyageur ou encore l'entité gestionnaire d'une station. Cette extension se heurte au principe de l'effet direct des règlements européens et de celui de la primauté du droit européen sur le droit national. En effet, lorsque, dans une matière donnée, un règlement européen a édicté un corps de règles, il n'appartient en principe plus aux autorités normatives nationales d'ajouter aux règles européennes ou d'en étendre le champ d'application. Il s'ensuit que le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition du paragraphe 3 ;
- le paragraphe 4 énonce les délais de traitement des plaintes visées aux paragraphes 2 et 3. Le texte relatif aux plaintes déposées auprès du transporteur, constitue une autre redite des dispositions de l'article 27 du règlement (UE) n°181/2007. Pour les raisons énoncées ci-dessus, le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement au paragraphe 4 ;
- le paragraphe 5 dispose que la Communauté des transports figure comme instance de recours concernant les plaintes dont question aux paragraphes 2 et 3 de l'article 1^{er}. La faculté de faire figurer la Communauté des transports comme instance de recours en ce qui concerne les plaintes déposées auprès du transporteur, conformément à l'article 27 du règlement (UE) n°181/2011, résulte explicitement de l'article 28, paragraphe 3, alinéa 2, du même règlement européen. En ce qui concerne les plaintes à déposer auprès des autres intervenants au transport, telle que cette faculté est prévue au paragraphe 3 de l'article 1^{er}, le Conseil d'État renvoie aux développements qui précèdent, et rappelle qu'il n'est pas possible d'étendre à ces intervenants le mécanisme des plaintes prévu à l'égard du seul transporteur par l'article 27 de ce règlement européen. Il en découle que les intervenants au transport visés au paragraphe 3 de l'article 1^{er}, échappent au pouvoir de sanction de la Communauté des transports, dès lors que celle-ci ne doit figurer que comme instance de recours. Le recours visé à l'article 28, paragraphe 3, alinéa 2, du règlement européen précité ne peut en effet porter que sur les décisions du transporteur intervenues au sujet des plaintes visées par l'article 27 du même règlement européen. Dans le but d'assurer des sanctions efficaces à l'égard de tous les intervenants au transport tombant sous le règlement européen précité, il est indispensable de permettre aux passagers de déposer leurs plaintes, tant à l'égard du transporteur que des intervenants au transport, directement auprès de la Communauté des transports. Ceci ne doit évidemment pas priver les passagers ni de la faculté d'adresser leurs plaintes, conformément à l'article 27 du règlement européen précité, au transporteur, ni de la possibilité d'adresser des réclamations aux autres intervenants au transport, en vue d'un arrangement amiable. À cet égard, le Conseil d'État rappelle son avis du 24 juin 2014, où il avait considéré « qu'il serait plus judicieux de ne pas obliger le réclamant de s'adresser au transporteur, préalablement à la saisine de la CdT, mais de lui permettre, comme le prévoit le règlement européen, de saisir la CdT directement ». Il maintient ces considérations dans le présent contexte ;
- le libellé des paragraphes 6 et 7 n'appelle pas de remarque de la part de la Haute Corporation ;
- au paragraphe 8, le Conseil d'État propose de remplacer l'énoncé des tarifs des sanctions par un renvoi à l'article 2 et d'éviter ainsi la redondance. Pour des raisons de cohérence du texte, il propose de transférer la disposition relative à la récidive à l'article 2.

Tenant compte des considérations qui précèdent, le Conseil d'État demande de supprimer les paragraphes 2, 3 et 4 et d'apporter au paragraphe 8 les modifications proposées. L'article 1^{er} prendrait alors la teneur suivante :

Art. 1^{er}. (1) *La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16*

février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 28, paragraphe 1^{er} de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n°181/2011.

La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n°181/2011 reprochée à un transporteur, un transporteur exécutant, un vendeur de billets, un agent de voyages, un voyageur ou une entité gestionnaire de station. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, transporteur exécutant, vendeur de billets, agent de voyages, voyageur ou entité gestionnaire d'une station, a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 2. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

La commission parlementaire fait siennes ces suggestions.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement n°3 portant sur l'article 2. Cependant, tenant compte des observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 8, le Conseil d'État demande de compléter l'article 2 du projet de loi par un nouveau paragraphe à insérer à la suite du paragraphe 2 et de renuméroter par conséquent l'actuel paragraphe 3 en paragraphe 4. Le nouveau paragraphe 3 prendra la teneur suivante :

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

La Commission fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'État marque son accord avec le fond de l'amendement n°5 qui avait pour objet de scinder l'article 5 du projet de loi initial en deux articles distincts portant les numéros 5 et 6. D'un point de vue légistique, il estime qu'il aurait été préférable de présenter l'amendement sous un seul article qui prendrait la teneur suivante :

Art. 5. *Au Code de la consommation, les modifications suivantes sont apportées:*

1. le paragraphe 5 de l'article L.311-5 est remplacé par le libellé suivant :

« (5) ... »;

2. le paragraphe 5 de l'article L.311-6 est remplacé par le libellé suivant :

« (5) ... ».

La Commission parlementaire fait sienne cette proposition.

3. 6770 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le responsable de l'Administration des ponts et chaussées rappelle que, dans le contexte non seulement du projet sous rubrique mais également du développement de l'entière zone d'activités située entre Bettembourg et Dudelange et suite à la demande des communes concernées, une étude de trafic a été réalisée. Les résultats définitifs de cette étude seront présentés à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures d'ici peu. Ses conclusions sont les suivantes :

- pour ce qui est du trafic individuel (poids lourds et voitures), le réseau routier primaire (autoroutes et grands axes) devra être renforcé pour assurer un bon accès au site. L'échangeur de Dudelange-Burange sera entièrement réaménagé et deviendra le principal axe d'accès au site CFL-Multimodal via la RN31. Les échangeurs de Hellange et de Dudelange-centre participeront également, bien que dans une moindre mesure, à la desserte du site. Suite à une question afférente, il est précisé que le coût du réaménagement de l'échangeur de Dudelange-Burange ne devrait pas dépasser le seuil de 40.000.000 euros et ne devrait donc pas nécessiter le dépôt d'un projet de loi ;
- plusieurs aménagements sont prévus au sein même des localités afin de permettre une meilleure gestion des flux de trafic (suppression de passages à niveau, mise en place de feux de signalisation). Une route de liaison entre la RN31 et le CR161 sera planifiée ;
- pour ce qui est des transports en commun, des lignes supplémentaires d'autobus et de trains seront mises en place ;
- la promotion de la mobilité douce sera facilitée par des infrastructures adéquates.

Suite à plusieurs questions afférentes, les responsables de l'Administration des ponts et chaussées et des CFL font savoir que leurs services respectifs travaillent en étroite collaboration, afin de s'assurer que les riverains aient à subir le moins de nuisances possibles eu égard à l'augmentation de trafic qui sera générée par le développement du site CFL-Multimodal. Il est encore précisé que plusieurs projets de réaménagement sont actuellement à l'étude, notamment dans le cadre de la construction d'un nouveau lotissement d'habitations.

*

Les membres de la Commission procèdent en outre à l'examen de l'avis du Conseil d'État datant du 24 février 2015 et décident de suivre l'intégralité de ses propositions rédactionnelles, à savoir :

- supprimer le tiret à la suite du terme « Article unique » ;
- rédiger le liminaire de la façon suivante : « A l'article 10 de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les modifications suivantes sont apportées :
 1. l'alinéa 2 du paragraphe 3 est complété comme suit : « ... »
 2. l'alinéa 3 du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant : « ... »
- rédiger la dernière phrase du libellé proposé au point 2 de l'article unique comme suit : « Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des indices des prix de la construction précités. »

La Commission réserve donc le libellé suivant à l'article unique du projet de loi :

Article unique. A l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les modifications suivantes sont apportées :

1. l'alinéa 2 du paragraphe 3 est complété comme suit :

« 34°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase II : bâtiment administratif.....	39.000.000 € »
-------	--	----------------

2. l'alinéa 3 du paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 17°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Ceux repris sous 16°, 18°, 26°, 27° et 28° correspondent à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Ceux sous 29°, 30° et 34° correspondent à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Celui sous 31° correspond à la valeur 730,85 de cet indice au 1er avril 2013. Ceux sous 23°, 32° et 33° correspondent à la valeur 738,97 de cet indice au 1er octobre 2013. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des indices des prix de la construction précités. »

4. Divers

Les travaux en Gare d'Ettelbruck devraient débuter en 2016 et durer environ 5 ans.

Une réunion jointe sera prochainement organisée avec les membres de la Délégation luxembourgeoise auprès de l'Assemblée Interparlementaire Benelux, afin de discuter de la problématique des *gigaliners*.

Luxembourg, le 10 mars 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché