



CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

6 février 2014

AVIS II/01/2014

relatif au projet de loi portant sur la construction d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg

..... AVIS

Par lettre en date du 16 octobre 2013, Monsieur Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a saisi pour avis notre Chambre au sujet du projet élargi.

1. Le projet de loi prévoit d'autoriser le Gouvernement à participer à la réalisation d'une ligne de tramway à Luxembourg entre la Gare Centrale et LuxExpo au Kirchberg, comprenant les travaux d'infrastructures de la ligne, la construction du centre de remisage et de maintenance, l'acquisition des rames de tramway, et les études y relatives.

2. Les dépenses y relatives ne doivent pas dépasser le montant de 230.520.000 €, représentant la participation de l'Etat dans le projet à hauteur de 2/3 du coût global.

Le projet de loi : un tram pour la Ville de Luxembourg

3. En mars 2006 le groupe de travail dénommé « Extension du réseau ferré dans la Ville de Luxembourg », instauré en juin 2005 par le Ministre des Transports et le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Luxembourg a émis son rapport duquel résulte que les concepts au niveau de l'aménagement du territoire et du développement urbain, les croissances extraordinaires, dont notamment l'afflux prépondérant des frontaliers, les exigences en matière de protection de l'environnement, les capacités limitées du réseau ferré luxembourgeois et finalement les impératifs budgétaires demandaient une adaptation des stratégies en matière d'organisation des transports publics. Le groupe de travail proposa alors de réaliser dans une première phase l'épine dorsale d'un futur réseau de tram, dont le tracé prendrait son départ au plateau du Kirchberg près des halles d'exposition LuxExpo pour relier le centre-ville à la gare périphérique projetée de Cessange en passant par la Gare Centrale.

4. Le nouveau réseau doit être un système de transports en commun de haute qualité, qui, au niveau des différents pôles d'échanges de la capitale et de sa périphérie, puisse prendre en charge les voyageurs train et bus afin de les transporter vers les principaux pôles de développement de la Ville de Luxembourg et de sa périphérie.

5. La combinaison train-tram-bus serait la mieux adaptée pour remédier aux problèmes de congestion de la Ville de Luxembourg et de sa proche périphérie, puisqu'un tram moderne serait capable de concilier la double nécessité de rattachement efficace, rapide, confortable et de grande capacité.

Le développement progressif du réseau-tram

6. Après la première phase de réalisation du tram correspondant au tracé entre la Gare Centrale et LuxExpo, plusieurs extensions sont prévues à partir de cette première ligne, mais dont le financement est à ce jour subordonné aux études de conception qui ne sont pas achevées.

7. La première extension consistera à prolonger la ligne initiale depuis le Kirchberg vers l'aérogare au Findel. D'une longueur d'environ 4 km, elle comprendra 2 stations, dont celle desservant l'Aérogare. Son tracé se situe en grande partie en zone non-urbanisée le long de l'autoroute A1. Cette nouvelle extension doit remplacer le projet de ligne ferroviaire classique entre l'Aéroport et le Kirchberg, alternative économique plus intéressante, comparée à l'investissement prévu initialement pour la ligne ferroviaire (1,2 milliards d'euro). La réalisation de cette extension doit intervenir avec une mise en service prévue pour 2020.

8. A l'horizon 2030, deux autres extensions sont prévues, l'une vers les pôles de développement de Howald, du Ban de Gasperich et de la Cloche d'Or et l'autre vers la Porte de Hollerich.

9. Enfin, une extension du tram à partir de la Place de l'Etoile le long de la route d'Arlon, respectivement à partir de la Porte de Hollerich jusqu'à Bertrange-Tossenber, respectivement de la Cloche d'Or vers Leudelange est envisagée.

Description du projet de construction actuellement prévu

10. Le tracé du premier tronçon du tram reliera la Gare Centrale de Luxembourg à LuxExpo sur le plateau du Kirchberg. Il desservira trois pôles importants de la Ville sur lesquels se concentrent déjà aujourd'hui les plus fortes demandes de déplacements. Sa longueur sera d'environ 7,5 km et comportera 15 stations-voyageurs, espacées en moyenne de 500 mètres. Depuis l'atelier-dépôt situé sur le site de la Lentille (dans l'angle formé par le Circuit de la Foire et l'autoroute A1, à proximité de LuxExpo) et dont la fonction sera d'assurer le stationnement et l'entretien des rames de tram en dehors des heures de fonctionnement, le tracé empruntera l'avenue Kennedy, puis le pont de la Grande-duchesse Charlotte pour rejoindre le Rond-point Schuman, avant de longer le Glacis et de déboucher sur la Place de l'Etoile. Ensuite, la plateforme prendra place sur l'Avenue Emile Reuter, puis sur le boulevard Royal et, enfin, passera le pont Adolphe, sur l'avenue de la Liberté jusqu'à la Gare Centrale.

11. Le tram sera prioritaire aux carrefours pour garantir sa régularité, sa ponctualité et les temps de parcours.

12. A l'occasion de la mise en service de ce premier tronçon, les itinéraires des autobus AVL et RGTR seront réorganisés de manière à offrir à l'ensemble des quartiers de la capitale une desserte performante et de qualité.

Les modalités de la réalisation du projet

La nouvelle structure Luxtram

13. Le Groupement d'Intérêt Economique (G.I.E.) LUXTRAM, constitué en 2007 à parts égales, par le Gouvernement et la Ville de Luxembourg, était chargé initialement de planifier le tram.

14. Sa mission doit évoluer pour porter sur la construction de la ligne et préparer sa mise en exploitation et la gestion de son infrastructure.

15. En vue de la construction, de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation du tram, l'Etat et la Ville de Luxembourg ont prévu de faire évoluer la structure actuelle vers une société de droit privé disposant d'un capital et, par conséquent, d'un actionariat public, fonctionnant selon les principes d'une société commerciale.

16. Dans un souci d'efficacité et d'optimisation des moyens, il est envisagé à ce stade que la nouvelle société Luxtram S.A., dans sa qualité de maître d'ouvrage en charge du développement du système de transport, confie à un tiers par le biais d'un appel d'offre européen, l'exploitation du réseau par le biais

d'un contrat administratif, et ce pour une durée limitée. La rémunération de l'exploitant doit être substantiellement liée à la qualité et à la fiabilité de l'exploitation et du service.

17. Une nouvelle structure juridique va ainsi poursuivre la réalisation du projet, dont la réalisation des études d'exécution, les adjudications de marchés, les travaux de construction, l'acquisition du matériel roulant, puis la gestion et la supervision de l'exploitation de la ligne par un tiers.

18. Il est opté pour une société de droit privé disposant d'un capital dans le cadre d'un actionariat public formé par l'Etat (2/3) et la Ville de Luxembourg (1/3).

19. Concrètement, il s'agira d'une société anonyme qui doit prendre le relais, dans la continuité, de la structure actuelle du G.I.E., garantissant ainsi la poursuite des études et procédures engagées, la pérennité de l'organisation et du personnel recruté à partir de 2008 pour assurer les missions de maîtrise d'ouvrage.

Evaluation du cadre législatif et réglementaire

20. La mise en service du tram nécessitera certaines modifications législatives et réglementaires, dont notamment le code de la route.

21. La construction du Centre de Remisage et de Maintenance (CRM) du tram nécessitera des transformations de son terrain d'implantation qui auront un impact sur la faune et la flore locales. Le CRM s'étendra sur environ 6,5 ha au lieu-dit de la Lentille, en bordure du massif du Grünewald, classe Zone Spéciale de Conservation (ZSC) dans le cadre de la directive Habitats et appartenant au réseau Natura 2000. Sa construction nécessitera au préalable le déboisement de cette surface puis la réalisation de terrassements importants. De ce fait, une compensation des surfaces remaniées est envisagée par le maître d'ouvrage, accompagnée d'un reboisement de qualité.

22. Les bâtiments et les différents espaces du CRM seront conçus pour respecter le milieu qui les accueille et s'intègrent au mieux sur le plan architectural et paysager dans le choix des matériaux, de la proportion et de l'implantation des constructions.

23. Les mesures envisagées se résument ainsi à :

- Restitution des habitats détruits par le projet (en particulier pour les chauves-souris) et compensation des surfaces boisées supprimées;
- Contribution à l'organisation de la gestion du massif du Grünewald afin d'améliorer les structures d'habitat des espèces identifiées par l'annexe II de la directive européenne ;
- Aménagements spécifiques dans le massif du Grünewald pour le chat sauvage et le muscardin;
- Prise en compte de mesures particulières visant à réduire ou à supprimer tout risque entre la faune et les équipements/bâtiments du CRM, comme par exemple la mise en place de revêtements spécifiques sur les surfaces vitrées, pour éviter les impacts d'oiseaux;
- Mise en oeuvre de mesures visant à protéger le sol et la nappe phréatique, ainsi qu'à préserver le patrimoine archéologique qui pourrait être mis à jour.

Foncier et urbanisme

24. Les infrastructures et équipements du tram seront la propriété de la nouvelle société Luxtram.

25. Le projet doit être réalisé dans l'espace public dont la propriété foncière est partagée entre l'Etat et la Ville de Luxembourg. Des permissions de voirie avec les services concernés, ainsi que des conventions avec le FUAK et la SNCFL seront si nécessaires conclues pour la construction de la ligne. De même, les servitudes liées à l'utilisation du sol par la plateforme du tram se superposeront à celles existantes, permettant ainsi son exploitation.

26. Concernant les mesures compensatoires liées à l'implantation du Centre de Remisage et de Maintenance dans le massif du Grünwald, les recherches se sont portées sur des surfaces propriétés de l'Etat, en contact direct ou à l'intérieur du périmètre de la Zone Spéciale de Conservation et qui présentent un intérêt écologique important pour le massif.

27. Sur le plan urbanistique, le PAG de la Ville de Luxembourg devra être ponctuellement modifié à l'Est du Circuit de la Faire sur le plateau du Kirchberg afin de permettre le passage de la plateforme du tram dans la zone Z.A.D. (zone d'aménagement différé).

L'exploitation

28. L'exploitation du tram sera confiée à une entreprise privée, dans le cadre d'une soumission publique.

29. Elle aura la charge de faire circuler le tram selon un niveau et une qualité de service prédéfinis par la nouvelle société Luxtram. Pour ce faire, elle recrutera, formera puis assurera la gestion des conducteurs et de tout le personnel technique et administratif nécessaire au fonctionnement de son établissement. Basée sur le site du Centre de Remisage et de Maintenance, dont elle aura également la gestion, elle veillera à la sécurité de l'ensemble du système de transport et sera sous l'autorité de Luxtram pour ce qui concerne les relations aux usagers.

30. En fonction des choix qui seront faits quant au fournisseur du matériel roulant, la mission de l'exploitant pourra ou non porter sur la maintenance des rames et sur l'entretien de l'infrastructure.

31. Sur le plan technique, le projet tient compte de tous les systèmes nécessaires à l'exploitation du tram. Ainsi, un système d'information aux voyageurs sera installé en interface avec le dispositif de la Communauté des Transports en cours de déploiement. - La ligne de tram et le matériel roulant seront équipés d'un système d'aide à l'exploitation, piloté depuis le Poste de Contrôle Centralisé installé au CRM et en interface avec le système de gestion de la circulation de la Ville de Luxembourg. Cette organisation garantira ainsi la priorisation du tram aux carrefours et, par conséquent, la ponctualité aux usagers.

32. Les risques liés à l'exploitation même du tram des mesures seront prédéfinies avec l'ensemble des acteurs concernés (exploitant, services de secours, services techniques de la Ville de Luxembourg, etc.) pour organiser au mieux les interventions.

Réorganisation des bus et de la circulation routière

33. L'introduction du tram présuppose une révision du concept bus actuel des AVL et RGTR, et emportera un redéploiement des réseaux correspondants.

- 34.** Les principes directeurs du concept de redéploiement sont :
- absence de concurrence entre les modes de déplacement;
 - complémentarité et intermodalité;
 - prise en compte des préoccupations liées à l'environnement et au développement durable;
 - confort et ponctualité.
- 35.** Sur la base de ce concept :
- Les lignes de bus en parallèle au tram doivent être supprimées,
 - Le centre Hamilius est à réaménager et à adapter en conséquence, en tenant compte de la rénovation urbaine du secteur et du réaménagement, en zone piétonne, de la rue Aldringen,
 - Les pôles d'échanges sont répartis le long du tracé du tram afin d'assurer les points de contact adaptés aux flux majeurs de passagers en provenance ou à destination de la Ville de Luxembourg et de ses pôles de développement.
- 36.** Ces orientations entraînent un changement des fonctions actuelles des bus RGTR et AVL, à savoir:
- Les lignes de bus RGTR garderont leur rôle prépondérant de liaison entre la capitale et le reste du pays ainsi que l'étranger.
 - De fait, la desserte au sein même du centre-ville restera réservée exclusivement au tram et au réseau AVL, alors que la desserte inter-quartiers sera assurée principalement par le réseau AVL, ainsi que certaines lignes RGTR, notamment au niveau des nouvelles lignes tangentielles .
 - Chaque point de contact des différents corridors de bus régionaux avec le train et/ou le tram sera organisé sous la forme de pôle d'échanges répondant à des critères de qualité élevés.
 - Ces pôles d'échanges connectent et facilitent les liaisons entre les différents modes de transport, au nombre de 5 (LuxExpo, Pont Rouge, Etoile, Hamilius et Gare Centrale).
- 37.** Les adaptations résultant du concept bus seront accompagnées de mesures visant la performance et la régularité des liaisons. Actuellement, au centre-ville, 4,6 kilomètres de voies de circulation sont réservés aux bus. Après l'instauration du tram: de nouvelles voies de bus sont projetées pour assurer la fluidité et l'efficacité du réseau de transports en commun. Des voies de bus actuellement en service seront rendues à la circulation automobile.
- 38.** Le concept introduit plus haut entrainera une révision intégrale de l'organisation actuelle des transports scolaires avec l'introduction de solutions spécifiques. En plus du rabattement des lignes scolaires au même titre que les autres lignes de bus intra-muros, une solution particulière est envisagée sur le Limpertsberg ou un arrêt tram supplémentaire « Faiencerie » a vu le jour dans le projet de tram, auquel sera associé un service de navettes (bus) permettant de desservir les différents pôles scolaires du quartier.
- 39.** La mise en place d'une emprise réservée au tram et la création de nouvelles voies bus impliquent une réorganisation de la circulation routière. Le concept développé cherche à garantir la plus grande fluidité possible sur les axes concernés. Ainsi, la réduction localisée du nombre de voies de circulation (partie inférieure de l'avenue de la Liberté) s'accompagne de mesures visant à ne créer aucun obstacle à l'écoulement des véhicules.

Le nouveau tram : une mission de service public à assumer et à assurer par l'Etat

40. L'Etat et la Ville de Luxembourg, deux autorités publiques, ont mené jusqu'à présent le projet « tram » via le Groupement d'intérêt économique Luxtram.

En vue de la suite des événements, il est prévu de transformer le GIE Luxtram en société anonyme Luxtram.

Une société de droit privé, mais à capital entièrement public, du moins pour le moment, doit donc prendre le relais pour faire construire et préparer la mise en œuvre et l'exploitation du tram.

L'exploitation elle-même sera confiée à une entreprise tierce de droit privé par le biais d'un appel d'offre européen.

La CSL constate qu'il est partant prévu de mettre l'exploitation du tram en main privée. L'Etat se déchargera donc de sa mission de service public sur un prestataire du secteur privé.

41. La CSL n'accepte pas l'idée de privatisation du service public, ce qu'elle a déjà affirmé à de nombreuses reprises.

42. Les représentants des salariés du pays estiment que le service public est une mission fondamentale de l'Etat dont la charge et la responsabilité lui incombe à lui tout seul.

Les services publics sont des prestations dont on considère qu'elles doivent être accessibles à tous les citoyens. Elles doivent en outre correspondre à un certain niveau de qualité et avoir un coût abordable.

Le service public en droit européen

43. Les "services d'intérêt général" (SIG) correspondent à une conception européenne des services publics¹.

44. Les SIG sont des services, qu'ils soient marchands ou non-marchands, "*que les autorités publiques considèrent comme étant d'intérêt général et soumettent à des obligations de service public*". La notion de SIG fait référence à la prestation, sans se positionner quant à l'entité qui l'exerce. Cette dernière peut être publique ou privée : c'est à l'Etat de choisir la manière dont il souhaite que le service soit assuré.

45. Le droit européen estime que chaque Etat doit mobiliser suffisamment de moyens pour que les missions de SIG soient accomplies.

46. Parmi les SIG, l'Union européenne s'intéresse particulièrement aux "services d'intérêt économique général" (SIEG), qui correspondent à ceux des services publics qui recourent à des prestations économiques telles la distribution de l'électricité, du gaz, du courrier, le transport etc.

¹ www.touteurope.eu

² définition donnée par le Livre blanc de la Commission européenne du 12/05/04

47. Les SIEG sont une sous-catégorie des services d'intérêt général (SIG). Les SIEG, qui, comme leur nom l'indique, comprennent uniquement des services économiques, c'est-à-dire correspondant à la vente de biens ou de services.

48. Le livre blanc de la Commission de 2004 en donne quelques exemples : les services comme les transports, les services postaux, l'énergie et la communication. Ces services restent soumis aux lois du marché et à la concurrence, dans une certaine mesure seulement. Ils peuvent y déroger si cela est nécessaire à l'accomplissement de leur mission d'intérêt général.

49. Afin de pouvoir assurer un tel service il peut donc être admis qu'un Etat puisse, sortir des règles strictes du marché, et déroger aux règles européennes de la concurrence par exemple.

50. L'UE reconnaît donc que l'accomplissement d'une mission de service public peut prévaloir sur les règles de la concurrence mais à condition notamment que les avantages fournis par l'Etat à l'entreprise qui exerce le SIEG compensent strictement les coûts engendrés par la mission de service public.

51. Citons aussi la Communication de la Commission du 20.11.2007 COM(2007) 725 final : selon ce texte les services d'intérêt général englobent un vaste éventail d'activités, allant des grandes industries de réseau, telles que l'énergie, les télécommunications, les transports, la radiodiffusion audiovisuelle et les services postaux, jusqu'à l'éducation, l'approvisionnement en eau, la gestion des déchets, la santé et les services sociaux. Ces services sont indispensables pour la vie quotidienne des citoyens et des entreprises et reflètent le modèle européen de société. Ils jouent un rôle majeur dans la garantie de la cohésion sociale, économique et territoriale de l'ensemble de l'Union et sont d'une importance vitale pour le développement durable de l'UE en termes d'augmentation des niveaux d'emploi, d'inclusion sociale, de croissance économique et de qualité environnementale.

La Commission confirme dans sa position de 2007 que les autorités publiques peuvent décider soit de fournir elles-mêmes ces services, soit d'en confier la fourniture à d'autres entités, publiques ou privées, exerçant leurs activités dans un but lucratif ou non. Mais les fournisseurs de ces services doivent respecter les règles édictées par le traité et les directives de l'UE, lorsque celles-ci sont applicables.

Selon la communication de la commission de 2007, les services d'intérêt économique général (SIEG) tels la fourniture et l'organisation de ces services sont soumis aux règles du marché intérieur et de la concurrence du traité CE, puisque les activités correspondantes sont de nature économique. Dans le cas des grandes industries de réseau ayant une dimension européenne manifeste, telles que les télécommunications, l'électricité, le gaz, les transports et les services postaux, les services sont réglementés par un cadre législatif communautaire spécifique.

Selon la Commission, promouvoir le développement de services d'intérêt économique général de qualité, sûrs et accessibles constitue un objectif essentiel de l'action de l'UE. Cet objectif englobe les aspects suivants: l'accès aux services, y compris aux services transfrontaliers; des services présentant un bon rapport qualité-prix et financièrement accessibles, y compris des régimes spéciaux pour les personnes ayant des bas revenus et des besoins spécifiques; la sécurité physique, la fiabilité et la continuité; la qualité élevée et le choix; la transparence et l'accès aux informations des fournisseurs et des régulateurs.

52. L'accès aux services d'intérêt économique général est aussi un droit reconnu dans la Charte des droits fondamentaux de l'UE.

52 bis. Le traité de Lisbonne a en outre modifié l'article 14 du TFUE qui est relatif aux SIG et a ajouté le protocole n°9 qui réaffirme le rôle des Etats membres dans la gestion des SIG et SIEG. Ceci montre la place importante qu'occupent les SIG et les SIEG dans la construction européenne, les Etats membres ayant réaffirmé leur importance récemment dans les traités eux-mêmes.

53. La notion de service d'intérêt général repose donc sur le souci d'assurer partout un service de qualité à un prix abordable pour tous. Les services d'intérêt général contribuent en effet aux objectifs de solidarité et d'égalité de traitement qui sont à la base du modèle européen de société.

54. Le traité européen reconnaît le rôle qu'ils jouent dans la promotion de la cohésion sociale et territoriale et demande à l'Union et à ses États membres de veiller à ce que ces services fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. Les missions qui sont assignées aux services d'intérêt général et les droits spéciaux, qui peuvent en résulter, découlent de considérations d'intérêt général telles que, notamment, la sécurité d'approvisionnement, la protection de l'environnement, la solidarité économique et sociale, l'aménagement du territoire, la promotion des intérêts des consommateurs. Les principes inspirateurs sont: la continuité, l'égalité d'accès, l'universalité, la transparence des services.

Le service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route en droit européen

55. Le règlement européen 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route s'applique aux services publics réguliers et d'accès non-limité, nationaux et internationaux, de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires et par route.

Le règlement garantit la liberté de choix quant à la façon d'organiser les services publics au niveau national, régional et local.

Le règlement permet aux Etats membres de fournir les services de transport public directement par ses propres agents/organismes de droit public ou alors si, l'Etat membre décide de ne pas remplir la mission de service public avec ses propres moyens et agents, le règlement définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes peuvent octroyer un droit exclusif ou/et une compensation aux opérateurs de service public.

L'autorité étatique compétente a l'obligation de conclure un contrat de service public avec l'opérateur à qui elle octroie un droit exclusif et/ou une compensation en échange de la réalisation d'obligations de service public.

56. Néanmoins, pour l'attribution des services de transport de voyageurs par autobus ou par tramway, ce sont les procédures prévues dans les directives 2004/17/CE ou 2004/18/CE sur les marchés publics qui s'appliquent.

57. En ce qui concerne les transports publics par tram, la directive 2004/17/CE relative aux procédures de passation de marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, inclut dans son article 5.1. le service public dans le domaine du transport par tramway dans son champ d'application.

L'article 18 de la même directive prévoit qu'elle ne s'applique pas aux concessions de travaux ou services qui sont octroyées dans un des domaines visés par la directive, dont le transport public par tramway. La concession consiste dans l'attribution d'un droit exclusif d'exploiter un service, assorti ou non d'un prix.

L'article 23 de cette directive permet d'attribuer, en respectant certaines conditions, des marchés à une entreprise liée à l'autorité étatique compétente ou à une coentreprise ou à une entité adjudicatrice faisant partie d'une coentreprise.

L'article 25 prévoit que la directive ne s'applique pas aux marchés de services attribués à une entité qui est elle-même pouvoir adjudicateur ou à une association de pouvoirs adjudicateurs sur base d'un droit exclusif dont ceux-ci bénéficient en vertu de dispositions légales, réglementaires ou administratives publiées.

Il résulte ainsi des dispositions européennes qui viennent d'être décrites que le droit européen laisse l'Etat membre libre d'organiser son service de transport public par tram comme il l'entend tout en respectant les règles stipulées par ladite directive.

58. En vertu de ces mêmes règles, le Luxembourg, en dotant sa capitale d'un réseau de transport public par tram est ainsi libre d'organiser la mise en œuvre de ce service comme il l'entend :

- L'Etat peut le faire directement par le biais de ses propres organes publics
- L'Etat peut charger directement une entreprise de droit public ou de droit privé de cette mission de service public à condition qu'il s'agisse d'une entreprise liée ou coentreprise au sens de l'article 23 susmentionné de la directive 2004/17/CE.
- L'Etat peut attribuer l'exercice de la mission par le biais d'une soumission publique à un prestataire du secteur public ou privé.
- L'Etat peut le cas échéant faire assurer la mission de service public en attribuant par une concession un droit d'exploiter exclusif à un prestataire de droit privé ou public. Dans ce cas les règles européennes de non-discrimination et de transparence sont bien évidemment à respecter.

Le tram doit être dans la main publique

59. Alors que les règles européennes laissent l'autorité étatique libre de choisir dans son pays le mode d'organisation de service public qui lui convient le mieux, la CSL rappelle qu'elle est d'avis qu'une mission de service public doit, dans la mesure du possible, être prise en charge par l'autorité étatique elle-même, voir par ses services et organismes.

60. Or l'autorité étatique luxembourgeoise dispose déjà du moins dans une certaine mesure, des ressources et compétences nécessaires en vue d'assurer la nouvelle mission de transport public par tramway.

La SNCFL, entreprise publique créée par la loi en 1997, est investie de la mission de transport public par train.

Le Ministère du développement durable et des Infrastructures est responsable d'une partie du transport national par bus (le RGTR lui étant affecté).

La Ville de Luxembourg, autorité de droit public, assure le transport par bus via le AVL.

Les autorités publiques disposent ainsi déjà d'un grand know how en matière d'organisation, d'exécution et d'exploitation de la mission de transport public.

Il serait ainsi aussi bien légitime que juste d'attacher la nouvelle mission de transport public au niveau des autorités publiques qui disposent déjà de l'expérience dans ce domaine sur le territoire national. Cela d'autant plus que les auteurs du projet de loi prévoient bien la nécessité de restructurer/supprimer des lignes d'autobus afin d'éviter du double emploi.

61. Opter pour cette voie présente ainsi l'avantage de nombreuses synergies possibles, non seulement au niveau de l'emploi, mais aussi au niveau de l'infrastructure.

62. Les CFL sont en train de construire un grand Centre de Remisage et de Maintenance sur le site de Bonnevoie-Howald.

Pourquoi ne pas envisager de combiner cela avec la construction du Centre de remisage et de maintenance (CMR) du Tram prévu en bordure du massif du Grünewald.

Cette option présenterait le grand avantage d'éviter l'impact néfaste du projet CMR sur la nature et permettrait d'éviter aussi bien des frais de construction que des frais au niveau des mesures compensatoires pour la nature.

Cela permettrait en outre d'envisager facilement d'investir les CFL de la maintenance des rames du tram.

63. Confier cette nouvelle mission à une autorité de droit public présente encore l'avantage du contrôle direct que le responsable de la mission (l'Etat) peut exercer à tout instant, dans la mesure où il peut intervenir directement auprès de ses agents et services et faire respecter les règles, contraintes liées à la mission de service public.

64. La CSL s'exprime en tout état de cause en faveur d'une telle solution « in house » au vu des avantages certains qu'elle présente.

64bis. Par ailleurs, privatiser l'exploitation du tram implique nécessairement la recherche maximisée de rationalisation et de réduction du coût, ce qui comporte un risque pour la qualité du service ainsi que pour les conditions de travail du personnel employé.

65. La CSL rappelle qu'elle s'exprime contre toute privatisation du service public, ce qu'elle a aussi rappelé dans sa note relative à la communication de la Commission européenne relative au « quatrième paquet ferroviaire – achever l'espace ferroviaire unique européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes » COM (2013) 25 du 30 janvier 2013, note qu'elle annexe au présent avis pour en faire partie intégrante.

Elle tient encore à faire remarquer que les mesures et changements législatifs prévus au quatrième paquet ferroviaire en leur teneur actuelle ne modifient en rien le raisonnement développé ci-avant en ce qui concerne la possibilité pour un Etat d'effectuer par ses propres services et instances la mission de transport public par tram.

66. Dans le même ordre d'idées, la CSL ne voit pas l'utilité de transformer le GIE Luxtram en société anonyme, si ce n'est pour permettre à l'Etat de vendre un de ces jours ses parts à un investisseur privé. Ce qui impliquerait le transfert de la propriété de l'infrastructure du réseau Tram à un propriétaire privé, ce qui ne serait pas admissible dans la mesure où cela serait dangereux pour la viabilité du réseau Tram, une entreprise privée pouvant faire faillite. Et qu'en sera-t-il dans ce cas de la mission de service public dont la responsabilité incombe à l'Etat ?

67. La construction de la première ligne du tram nécessitera forcément que l'Etat procède par la voie de marché public, ne disposant pas dans ses propres services des compétences et du savoir-faire nécessaire.

La CSL insiste pour que dans le cadre de ces procédures, l'Etat porte une attention particulière non seulement aux tarifs et qualité des matériaux proposés par le prestataire, mais aussi à son expérience de l'économie et du territoire national et du respect des normes sociales locales.

68. Pour finir la CSL estime que la construction prévue de la ligne de train Luxembourg-Findel doit être maintenue, alors que la capacité de la ligne de tram Findel - aéroport à la Gare Centrale en passant par le centre-ville ne sera pas suffisante pour couvrir les besoins en termes de déplacements.

* * *

69. Si la CSL marque son accord au projet de construction de la première ligne de tram, elle s'exprime contre toute idée de privatisation du service de transport public, et pour cela pour les raisons exposées ci-avant.

La CSL demande aux auteurs du projet de modifier les modalités dans lesquelles le projet de construction du tram seront exécutées et cela aussi bien au niveau de la phase de construction du tram et préparatoire à sa mise en exploitation, qu'au niveau de la phase encore plus décisive de l'exploitation du tram.

Concrètement il s'agit donc de ne pas transformer le GIE Luxtram en SA et de préconiser l'exploitation du réseau tram par une autorité/entreprise publique.

Luxembourg, le 6 février 2014

Pour la Chambre des salariés,



Norbert TREMUTH
Directeur



Jean-Claude REDING
Président

L'avis a été adopté à l'unanimité.