



## COMMUNIQUE DE PRESSE

### **Un tram pour la Ville de Luxembourg : une mission de service public à assurer par les autorités publiques**

La CSL a adopté lors assemblée plénière du 6 février 2014, sous la présidence de Monsieur Jean-Claude Reding, son avis relatif au projet de loi 6626 qui 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.

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 ainsi prendre le relais pour faire construire et préparer la mise en œuvre et l'exploitation du tram.

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

Il est donc prévu de mettre l'exploitation du tram en main privée. L'Etat prévoit de se décharger de sa mission de service public sur un prestataire du secteur privé.

#### **Le tram doit rester dans la main publique**

La CSL n'accepte pas l'idée de privatisation du service public, ce qu'elle a déjà affirmé à de nombreuses reprises. 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. Aussi le service public doit être accessible à tous les citoyens et être assuré avec un niveau de qualité élevé et un coût abordable.

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, le Luxembourg n'est donc pas obligé de charger une entreprise tierce de droit privé de l'exploitation du tram. L'Etat peut assurer lui-même par le biais de ses services, organismes de droit public ce nouveau service de transport public.

De nombreux arguments plaident en faveur de cette option :

- Le Luxembourg dispose déjà des ressources et compétences nécessaires au sein des instances publiques 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 publique 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.

1/2





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. 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.

- 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 Grünwald? 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.
- 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.

La CSL ne voit en outre 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. Cela impliquerait le transfert de la propriété de l'infrastructure du réseau tram à un propriétaire privé, ce qui ne serait pas admissible au vu du danger 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 ?

### **La construction du tram doit être confiée à des entités en tenant compte de leur expérience du marché et de l'économie locale**

Contrairement à l'exploitation du tram, la construction de sa première ligne 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.

### **Le projet de construction de la ligne de train jusqu'au Findel doit être maintenu**

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.

*L'avis de la CSL peut être consulté sur [www.csl.lu](http://www.csl.lu).*

---

Luxembourg, le 07.02.2014

communiqué N°03

