

N° 5465⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics
- b) la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

* * *

**RAPPORT COMPLEMENTAIRE DE LA COMMISSION
DES TRANSPORTS**

(15.12. 2005)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marco SCHANK et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi 5465 a été déposé le 21 avril 2005 par le Ministre des Transports. L'avis du Conseil d'Etat date du 25 octobre 2005. La Commission des Transports a désigné, dans sa réunion du 9 novembre 2005, M. Roland Schreiner comme rapporteur du projet de loi. Dans la même réunion, la commission a analysé le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat. Le premier rapport a été adopté dans la réunion du 29 novembre 2005. La Haute Corporation a donné, de sa propre initiative, un avis complémentaire qui date du 6 décembre 2005. La commission a analysé l'avis complémentaire du Conseil d'Etat dans sa réunion du 8 décembre 2005. Le présent rapport complémentaire a été finalement adopté par la commission le 15 décembre 2005.

*

II. AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

En date du 6 décembre 2005, le Conseil d'Etat a décidé de rendre un avis complémentaire sur le projet de loi sous rubrique. En effet, le Conseil d'Etat s'est rendu compte que l'appréciation qu'il avait faite du projet de loi lors de son avis du 25 octobre 2005 reposait partiellement sur des informations erronées, notamment quant à la désignation des membres du conseil d'administration de l'établissement public chargé par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics de prendre les décisions en matière d'organisation des transports publics. Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat conclut donc que sa proposition initiale de rapporter la loi de 2004 avant de présenter un nouveau texte est devenue caduque, tout comme son annonce qu'il devrait refuser sa dispense du second vote constitutionnel au texte s'il était adopté par la Chambre des Députés dans sa forme actuelle. En conséquence, le Conseil d'Etat consent à examiner l'ensemble du texte du projet de loi qui lui a été soumis.

Le Conseil d'Etat maintient toutefois ses réserves quant à la nouvelle orientation de la politique en matière de transports publics consistant en la réintégration de pratiquement tout le pouvoir décisionnel au Ministre des Transports, alors que les auteurs de la loi de 2004 préconisaient une très large délégation légale des pouvoirs à un établissement public indépendant et autonome.

Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer à la nouvelle orientation politique. Mais le Conseil d'Etat persiste à croire que la création d'un établissement public, initialement chargé de la quasi-plénitude des pouvoirs en matière de transports publics, ne se justifie plus dans la perspective d'un transfert important vers le ministre des pouvoirs qui lui avaient été délégués par le législateur.

Dans son avis complémentaire le Conseil d'Etat recommande de procéder à un certain nombre de modifications. A l'article 2 du projet de loi sous rubrique, les auteurs proposent de supprimer au niveau de l'article 1er de la loi du 29 juin 2004 les termes „aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et“, aux motifs qu'ils feraient double emploi avec les dispositions plus concises de l'article 6 qui prévoient que le ministre détermine l'offre des services de transports publics „en prenant entre autres en compte les orientations politiques en matière budgétaire et de finances publiques“.

Le Conseil d'Etat s'oppose à la suppression des termes visés. Il ne voit pas en quoi la rédaction de l'article 6 serait une incitation suffisante pour amener le ministre à opérer des choix présentant les garanties d'économicité requises par l'actuel libellé de l'article 1er qu'il avait lui-même proposé dans son avis du 30 mars 2004 à propos du projet qui allait devenir la loi du 29 juin 2004.

Le Conseil d'Etat constate que l'article 7 du projet de loi sous rubrique énumère les principales compétences désormais réservées au ministre en s'inspirant très étroitement du libellé du paragraphe 2 de l'article 6 de la loi actuelle concernant les compétences de la Régie Générale des Transports Publics (RGTP) en matière organisationnelle. Le libellé de l'article 6 se distingue entre autres de la version actuelle du paragraphe 2 par l'omission d'une partie de phrase permettant à la RGTP de faire dépendre l'attribution d'une prestation de transport public des résultats d'une adjudication publique. Plutôt que de faire abstraction de la disposition traitant de la faculté de prendre recours à la procédure de mise en concurrence publique, le Conseil d'Etat préconise l'ajout des termes suivants à la fin de la disposition contenue au quatrième tiret de l'article 6 de la loi de 2004: „Sauf décision contraire dûment motivée, le ministre fait dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique;“.

Le Conseil d'Etat note que l'article 9 du projet de loi introduit dans la loi deux articles nouveaux, à savoir un article *7bis* fixant les attributions et missions de la Communauté des Transports (CdT) qui prend la succession juridique de l'actuelle RGTP et un article *7ter* qui règle l'organisation de la Communauté des Transports. L'article *7bis* prévoit entre autres de faire de la Communauté des Transports un établissement public „à caractère industriel et commercial“. Le Conseil d'Etat fait remarquer que cette notion est parfaitement inconnue en droit administratif luxembourgeois, alors même qu'elle est utilisée dans une instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière d'établissements publics à créer. Selon le Conseil d'Etat, cette instruction du Gouvernement n'a aucun caractère normatif et obligatoire et ne peut dès lors servir que de ligne de conduite, comme son nom l'indique, pour les auteurs de projets de loi concernant des établissements publics. Comme l'article *108bis* de la Constitution ne connaît que la seule notion d'„établissement public“, le Conseil d'Etat, pour des raisons de sécurité juridique évidentes, propose de supprimer le qualificatif „industriel et commercial“ qui par ailleurs n'apporte aucune plus-value juridique par rapport à la notion d'„établissement public“.

Quant à l'article *7ter*, le Conseil d'Etat accepte la suppression de la liste des personnes visées au deuxième tiret du quatrième alinéa du paragraphe 1er de l'actuel article 7 concernant les incompatibilités pour devenir membre du conseil d'administration. Dans ce même ordre d'idées, le Conseil d'Etat demande la suppression du premier tiret concernant les incompatibilités des membres du Gouvernement, des députés et des conseillers d'Etat.

Le Conseil d'Etat se félicite de ce que les nominations des membres du conseil d'administration se feront désormais par le Grand-Duc et non plus par le seul Ministre des Transports, ce qui aura l'avantage que les nominations auront fait l'objet d'une délibération par le Gouvernement en conseil et d'une publication au Mémorial.

Par contre, le Conseil d'Etat insiste, au vu de l'article 36 de la Constitution et de la jurisprudence afférente de la Cour constitutionnelle, à ce que, à l'instar des établissements publics récemment créés, les rémunérations et indemnités revenant aux membres du conseil d'administration et à son secrétaire soient fixées par règlement grand-ducal.

Concernant le statut du personnel de la Communauté des Transports et la situation particulière des agents de l'Etat, des communes, des syndicats de communes et des CFL affectés à des tâches relevant des compétences de la Communauté des Transports, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet

de loi proposent à l'article 10 d'enlever son caractère provisoire à la disposition dérogatoire prévue à l'article 8 de la loi de 2004 concernant uniquement les agents publics affectés à des tâches au moment de l'entrée en vigueur de la loi pour en faire une disposition définitive. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cette proposition. Il rappelle qu'il est juridiquement impossible de détacher des agents publics de l'Etat à un établissement public. Le Conseil d'Etat propose de laisser tant l'article 8 que l'article 9 en l'état, quitte à se limiter à remplacer les termes RGTP par les termes CdT.

Le Conseil d'Etat constate que l'article 19 innove en ce qu'il permet la constitution de conférences régionales de transport ayant pour mission de coordonner les demandes en matière de transport émanant des communes. Tout en approuvant cette idée, le Conseil d'Etat fait remarquer qu'il ne ressort pas clairement du texte qui devra prendre l'initiative de la création de ces conférences. Il recommande donc de compléter le paragraphe 2 de l'article *7bis* concernant les missions et attributions de la Communauté des Transports par un tiret y relatif à insérer à la suite du sixième tiret de l'alinéa 1.

Au vu des difficultés d'ordre juridique que le Conseil d'Etat a exposées dans son avis du 25 octobre 2005 au sujet du vide juridique qui a potentiellement régné entre le 1er janvier 2005 et la date de nomination des membres des organes de la RGTP et afin de valider *a posteriori* les situations de fait créées le cas échéant depuis le 1er janvier 2005, le Conseil d'Etat recommande que tant le ministre que la Communauté des Transports assument, chacun pour sa part, la responsabilité pour les engagements pris par la RGTP, ceci suivant les compétences qui leur sont attribuées par la loi en projet.

*

III. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Suite à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 6 décembre 2005, la Commission des Transports s'est réunie le 8 décembre pour analyser cet avis. Elle a constaté avec satisfaction que le Conseil d'Etat a reconnu que l'appréciation qu'il avait faite du projet de loi dans son avis du 25 octobre reposait partiellement sur des informations erronées et qu'il n'a par conséquent plus l'intention de refuser sa dispense du second vote constitutionnel au texte sous rubrique.

La Commission des Transports a analysé l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et a décidé de suivre la plupart des recommandations de celui-ci, notamment celles où le Conseil d'Etat a fait une opposition formelle. Néanmoins, certaines propositions n'ont pas trouvé l'approbation de la commission.

Ainsi, à l'article 3 (2 selon le Conseil d'Etat) elle a décidé de ne pas faire abstraction de l'ajout des termes „ayant comme objet principal l'activité de transport public“ tel que proposé par le Conseil d'Etat. Elle comprend l'intention du ministère qui veut uniquement conclure des conventions concernant le transport public avec les syndicats qui ont comme objet principal l'activité de transport public.

Concernant l'article 7 (6 selon le Conseil d'Etat), la commission ne juge pas utile de compléter la disposition contenue au quatrième tiret de l'article 6 de la loi de 2004 comme proposé par le Conseil d'Etat. Celui-ci rappelle justement que le ministre dispose de toute façon du droit de faire dépendre l'attribution et l'exploitation d'un service de transport public du résultat d'une mise en concurrence. La commission est d'avis que le ministre doit garder un droit d'appréciation à ce sujet et qu'un ajout qui obligerait le ministre à motiver sa décision ne constituerait aucune plus-value.

De même, la Commission des Transports ne partage pas l'approche du Conseil d'Etat qui préfère introduire „une formulation moins précise“ pour remplacer l'énumération des prestations de transports concernées.

L'article 9 (8 selon le Conseil d'Etat) introduit dans la loi deux articles nouveaux, à savoir un article *7bis* fixant les attributions et missions de la Communauté des Transports qui prend la succession juridique de l'actuelle RGTP et un article *7ter* qui règle l'organisation de la Communauté des Transports. Quant à l'article *7bis*, la commission tient à souligner que, contrairement à l'interprétation faite par le Conseil d'Etat, la mise en oeuvre et la gestion d'une centrale de mobilité ne sont pas à considérer comme la compétence „principale“ de la Communauté des Transports. L'article *7bis* explique clairement l'objectif de la Communauté des Transports: „le développement des transports en commun et d'autres moyens de transport économes, l'amélioration de la coordination des services offerts par les différents opérateurs dans le domaine des transports publics ainsi qu'en général les missions de conseil

en matière de mobilité, de communication avec le public et de promotion publicitaire des transports en commun“.

La commission approuve donc l'article 7bis tel qu'il figure dans le projet de loi.

Le Conseil d'Etat constate encore que la dernière phrase du troisième alinéa du paragraphe 1er de l'actuel article 6 prévoyant que „Elle (la RGTP) est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.“ n'a pas été reprise dans le projet sous avis et demande la réintroduction de cette disposition. Or, le but recherché par la création de la Communauté des Transports est l'amélioration d'un service public. La Commission, qui a suivi de bon gré le Conseil d'Etat pour qualifier la Communauté des Transports d'„établissement public“ et non pas d'„établissement public à caractère industriel et commercial“, ne voit aucune raison pour relever le caractère commercial de cet établissement public.

A l'article 13 (10 selon le Conseil d'Etat), la Haute Corporation recommande „de transférer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 11 de la loi actuellement en vigueur à l'article 24 (21 selon le Conseil d'Etat) du projet de loi sous examen, alors que celle-ci vise à modifier non pas une disposition de la loi précitée du 29 juin 2004 mais une disposition de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu“. La commission accepte cette proposition.

Concernant l'article 19, Monsieur le Ministre a informé les membres de la commission que les conférences régionales de transport devront fonctionner de façon autonome et ne seront pas subordonnées à la Communauté des Transports. Leur fonctionnement sera déterminé par un règlement grand-ducal. La Commission a pris note de ces explications et ne suit donc pas la recommandation du Conseil d'Etat.

Quant à l'article 25 (22 selon le Conseil d'Etat), la commission approuve les modifications proposées par le Conseil d'Etat. Néanmoins, elle estime qu'il suffira de remplacer la notion de „Régie Générale des Transports Publics“ par celle de „Communauté des Transports“ dans chaque loi où elle survient au fur et à mesure des modifications éventuelles de ces lois.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

A l'article 1, la Haute Corporation suggère d'écrire à chaque occurrence dans le dispositif le terme „Ministre“ avec une lettre initiale minuscule. La commission est d'accord avec la proposition de la Haute Corporation. Par ailleurs, le Conseil d'Etat approuve une rédaction du deuxième paragraphe qui prévoit le remplacement des termes „RGTP“ par les termes „CdT“ (Communauté des Transports) aux articles 8, 9, 10, 11, 13, 16 et 17. Le Conseil d'Etat salue la désignation nouvelle de l'établissement public tout en rendant attentif au fait que la notion de „Régie“ est une forme juridique inconnue par le droit administratif luxembourgeois.

A l'article 2, la commission se rallie à l'approche du Conseil d'Etat qui, à cet égard, „ne voit pas en quoi la rédaction de l'article 6 serait une incitation suffisante pour amener le ministre à opérer des choix présentant les garanties d'économicité requises par l'actuel libellé de l'article 1er qu'il avait lui-même proposé dans son avis du 30 mars 2004 à propos du projet qui allait devenir la loi du 29 juin 2004“. La commission se prononce en faveur du maintien des termes „aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et“ qui ne sont pas supprimés. L'article 2 est donc supprimé.

En ce qui concerne l'article 2 nouveau (3 selon la version initiale du projet de loi), la commission s'exprime en faveur du maintien du texte initial. Elle ne se rallie donc pas à la proposition du Conseil d'Etat qui a proposé de faire abstraction de l'ajout des termes „ayant comme objet principal l'activité de transport public“.

Les articles 3 à 5 (4 à 6 selon la version initiale du projet de loi) ne soulèvent pas d'observation.

Quant à l'article 6 (7 selon la version initiale du projet de loi), la commission n'est pas d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat qui a favorisé l'ajout des termes „sauf décision contraire dûment motivée, le ministre fait dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique;“. De même, la Commission des Transports ne partage pas l'approche du Conseil d'Etat qui

préfère introduire „une formulation moins précise“ pour remplacer l'énumération des prestations de transports concernés.

A l'article 8 (9 selon la version initiale du projet de loi), la Haute Corporation est d'avis que la principale compétence dont disposera la CdT consiste à mettre en œuvre une centrale de mobilité et d'en assurer la gestion. Par conséquent, elle a proposé de mettre cette compétence au début du paragraphe 2. La commission, de son côté, ne se rallie pas à cette proposition en relevant que cet établissement jouit d'autres compétences clés. D'autre part, la commission marque son accord à la suppression du qualificatif „à caractère industriel et commercial“.

Quant à l'article 7ter, la commission est d'accord de supprimer le premier tiret „- les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat“.

Par ailleurs, la commission maintient la position initiale concernant l'omission de la dernière phrase du troisième alinéa du paragraphe 1er de l'actuel article 6 „Elle (la RGTP) est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.“. Aux yeux de la commission, le caractère essentiel résidera dans le service public.

Finalement, la Haute Corporation s'oppose à „une disposition nouvelle qui attribue compétence au Gouvernement en conseil pour la fixation des rémunérations des membres du conseil d'administration“. Elle estime que les rémunérations et indemnités revenant aux membres du Conseil d'administration et à son secrétaire doivent être fixées par règlement grand-ducal. La commission partage le point de vue du Conseil d'Etat.

La commission se rallie aux propositions du Conseil d'Etat concernant *les articles 10 et 11* et portant sur le statut du personnel de la CdT et sur la situation particulière des agents de l'Etat, des communes, des syndicats de communes et des CFL qui, d'après le projet de loi dans sa version initiale, seraient affectés à des tâches relevant des compétences de la CdT. Les articles 10 et 11 sont supprimés.

L'article 9 (12 selon la version initiale du projet de loi) ne comporte pas d'observation.

A l'article 10 (13 selon la version initiale du projet de loi), la commission est d'accord avec la recommandation de la Haute Corporation de transférer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 11 de la loi actuellement en vigueur à l'article 24 (21 selon le Conseil d'Etat) du projet de loi sous examen.

Les articles 11 à 15 (14 à 18 selon la version initiale du projet de loi) n'appellent pas d'observation.

Concernant l'article 16 (19 selon la version initiale du projet de loi), la commission ne se rallie pas à la proposition du Conseil d'Etat, à savoir de compléter le paragraphe 2 de l'article 7bis concernant les missions et attributions de la CdT par un tiret y relatif à insérer à la suite du sixième tiret de l'alinéa 1. Ainsi, la commission fait remarquer que les conférences régionales sont considérées comme des entités séparées dont le fonctionnement sera réglé par règlement grand-ducal.

Les articles 17 à 20 (20 à 23 selon la version initiale du projet de loi) rencontrent l'accord de la commission.

En ce qui concerne l'article 21 (24 selon la version initiale du projet de loi), la commission marque son accord à la modification proposée par le Conseil d'Etat. L'article 21 se lit dès lors comme suit: „Art. 21. A l'article 150 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, les termes „Régie Générale des Transports Publics“ sont remplacés par ceux de „Communauté des Transports“.“.

A l'article 22 (25 selon la version initiale du projet de loi), le Conseil d'Etat recommande que tant le ministre que la CdT assument, chacun pour sa part, la responsabilité pour les engagements pris par la RGTP, ceci suivant les compétences qui leur sont attribuées par la loi en projet. La commission se rallie à la proposition de la Haute Corporation quant à l'introduction de la formule suivante: „Art. 22. Le ministre et la Communauté des Transports reprennent, chacun dans les limites des compétences qui découlent de la présente loi, les engagements et actes pris par la Régie Générale des Transports Publics telle qu'instituée par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.“ Toutefois, la commission ne se

prononce pas en faveur de la modification proposée par le Conseil d'Etat concernant le remplacement, dans chaque loi où elle survient, de la notion de „Régie Générale des Transports Publics“ par celle de „Communauté des Transports“.

L'article 23 (26 selon la version initiale du projet de loi) n'appelle pas d'observation.

*

Compte tenu des remarques qui précèdent, la Commission des Transports invite, en sa majorité, la Chambre des Députés à voter le projet de loi 5465 dans la teneur suivante:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI modifiant

- a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics
- b) la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

Chapitre I

Art. 1er.– 1. Aux articles 3, 14, 15, 18, 20 et 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, les termes „la RGTP“, „à la RGTP“ et „de la RGTP“ sont remplacés par „le ministre“ respectivement „au ministre“ ou „du ministre“.

2. Aux articles 8, 9, 10, 11, 13, 16 et 17 de la loi du 29 juin 2004 précitée, le terme „RGTP“ est remplacé par „CdT“.

Art. 2.– L'article 2, alinéa 2 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„Sans préjudice des accords particuliers que le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“, peut conclure en application de l'article 15 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public sont exclus du champ d'application de la présente loi.“

Art. 3.– A l'article 3 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 1er, alinéa 2, deuxième tiret, le terme „services publics réguliers ou occasionnels“ est remplacé par „services réguliers ou occasionnels“.
- 2° Au paragraphe 1er, alinéa 4, premier tiret, le terme „services publics réguliers“ est remplacé par „services réguliers“.
- 3° Au paragraphe 1er, alinéa 4, deuxième tiret, le terme „services publics occasionnels“ est remplacé par „services occasionnels publics et spécifiques“.
- 4° Au paragraphe 2, l'alinéa 2 est abrogé.

Art. 4.– A l'article 4 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° L'alinéa 1 est remplacé par le texte suivant:

„Les services de transports publics comprennent les services réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services occasionnels publics et spécifiques.“
- 2° A l'alinéa 2, le terme „services publics réguliers“ est remplacé par „services réguliers“ et le terme „paiement du prix“ est remplacé par „présentation d'un titre“.
- 3° A l'alinéa 3, le terme „services publics“ est remplacé par „services réguliers“.

4° A l'alinéa 4, le terme „services publics occasionnels“ est remplacé par „services occasionnels publics“ et le terme „services publics réguliers“ est remplacé par „services réguliers“.

5° Entre l'alinéa 4 et l'alinéa 5 est inséré un nouvel alinéa qui prend la teneur suivante:

„Sont considérés comme services occasionnels spécifiques les transports de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués en faveur d'une catégorie déterminée de voyageurs moyennant des véhicules spécifiquement équipés, en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers.“

Art. 5.– A l'article 5 de la même loi, paragraphe 2, alinéa 2, le terme „membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“,“ est remplacé par „ministre“.

Art. 6.– L'article 6 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 6.–** La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions d'organisation des transports publics telles que déterminées aux articles 1er à 4 de la présente loi incombent au ministre qui:

- détermine l'offre des services de transports publics constatés, le cas échéant, après enquête sur les besoins de trafic, et prenant en compte tant les objectifs de la politique économique et sociale que les orientations politiques en matière d'aménagement du territoire, d'habitat et d'environnement ainsi qu'en matière budgétaire et des finances publiques;
- procède à l'établissement, aux modifications et à la suppression de services de transports publics et traite les demandes et propositions afférentes de la part de tiers;
- définit le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- conclut avec des opérateurs qui répondent aux exigences de l'article 5, et qui sont susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis;
- étudie, promeut et gère en collaboration et avec le concours des autorités organisatrices compétentes en Allemagne, en Belgique et en France, les services de transports publics sur les relations transfrontalières prévues à l'article 2;
- assure la gestion administrative, technique, financière et comptable des services de transports publics, y compris notamment aussi les services réguliers spécialisés et les services occasionnels pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle.“

Art. 7.– L'article 7 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.–** 1. L'établissement, les modifications et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le ministre.

Les transports occasionnels de personnes qui sont effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur et qui ne rentrent pas dans l'une des catégories énumérées au paragraphe 3., sont également soumis à autorisation du ministre qui pourra en refuser l'octroi, lorsque les voyageurs peuvent sans inconvénient faire usage des services de transport public.

2. L'établissement d'un service de transports publics nouveau ainsi que toute modification importante et toute suppression d'un service de transports publics existant qui ont un caractère régulier sont précédés d'une enquête sur les besoins du trafic, sauf circonstances dûment justifiées à apprécier par le ministre.

L'exécution d'un service occasionnel public ou spécifique peut également faire au préalable l'objet d'une telle enquête.

3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services occasionnels publics et spécifiques, les transports irréguliers de personnes, qui rentrent dans l'une des catégories ci-après, ne sont pas soumis à autorisation du ministre:

- les transports à caractère touristique organisés à l'intention des voyageurs qui se déplacent pour leur agrément, empruntant un itinéraire permettant la vue de lieux ou de paysage intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités;
- les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives.“

Art. 8.– 1. La loi du 29 juin 2004 précitée est complétée par deux articles nouveaux numérotés article 7bis et article 7ter.

2. L'article 7bis prend la teneur suivante:

„**Art. 7bis.–** 1. Le développement des transports en commun et d'autres moyens de transport économes, l'amélioration de la coordination des services offerts par les différents opérateurs dans le domaine des transports publics ainsi qu'en général les missions de conseil en matière de mobilité, de communication avec le public et de promotion publicitaire des transports en commun sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Communauté des Transports“, en abrégé CdT.

Son siège est établi à Luxembourg. Il peut par règlement grand-ducal être transféré en tout autre endroit du Grand-Duché de Luxembourg.

La CdT dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du ministre.

2. La CdT a pour objet:

- d'émettre de sa propre initiative ou à la demande du ministre des propositions en relation avec la planification de l'offre des services de transports publics, avec le niveau des prestations à fournir ainsi qu'avec l'établissement, la modification ou la suppression de services de transports publics;
- d'élaborer des propositions en matière tarifaire;
- de développer des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- de nouer des relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics ou la réalisation de l'objet social de la CdT;
- de participer, à la demande du ministre, à l'étude et à la promotion de techniques de transports et d'énergies de propulsion alternatives pour les véhicules utilisés pour les moyens de transports publics;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

La CdT a en outre pour mission de mettre en œuvre une centrale de mobilité et d'en assurer la gestion en vue de faciliter l'accès aux transports en commun:

- en promouvant les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
- en étant accessible par tous les moyens de communication existants, ainsi que par contact direct au guichet;
- en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par une information intégrée sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
- par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance.“

L'article 7ter prend la teneur suivante:

„**Art. 7ter.–** 1. La CdT est administrée par un conseil d'administration.

Le conseil d'administration définit la politique générale de la CdT et en contrôle la gestion. A cet effet il exerce notamment les attributions suivantes:

- a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la CdT;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la CdT, et il établit le rapport d'activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la CdT;
- d) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la CdT;
- e) il nomme le personnel de direction, dont le mandat est limité à cinq ans, renouvelable à son terme;
- f) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- g) il conclut les conventions auxquelles est partie la CdT;
- h) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de douze membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil, dont un président et un vice-président. Le conseil d'administration est composé à parts égales de représentants de l'Etat et de personnes qualifiées dans le domaine des transports publics. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révocables ad nutum.

En cas de vacance d'un siège de membre du conseil d'administration par suite de décès, de démission, de révocation ou d'incapacité durable, le Gouvernement en conseil propose à l'approbation du Grand-Duc un remplaçant appelé à achever le mandat de celui qu'il remplace.

Ne peuvent devenir membre du conseil d'administration:

- les fonctionnaires qui, en vertu de leurs fonctions, sont appelés à surveiller ou à contrôler l'établissement ou qui, en vertu des pouvoirs leur délégués, approuvent des actes administratifs de la CdT ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement.

Le conseil d'administration désigne un secrétaire hors de son sein. Le secrétaire est notamment chargé de dresser procès-verbal des réunions, d'assister le président dans ses tâches et de tenir les archives du conseil.

Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises le demandent.

Les réunions du conseil d'administration sont présidées, les ordres du jour fixés et les délibérations dirigées par le président ou, en cas d'empêchement de celui-ci, par le vice-président ou, à leur défaut, par le doyen d'âge. Le conseil d'administration ne délibère valablement que si la majorité de ses membres sont présents ou représentés. Les délibérations ne peuvent porter que sur les points portés à l'ordre du jour, à moins que l'urgence d'une proposition faite au début de la séance ne soit reconnue par la majorité des membres présents ou représentés.

Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité des membres présents ou représentés; en cas de partage des voix, la voix de celui qui préside est prépondérante. Le droit de se faire représenter par un autre administrateur ne vaut que pour une réunion déterminée, un administrateur ne pouvant représenter qu'un seul de ses collègues.

Le conseil d'administration peut recourir à l'avis d'experts, dont les délégués communaux et les représentants des conférences régionales de transport institués par l'article 19 de la présente loi, s'il le juge nécessaire. Les experts peuvent assister avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration, si celui-ci le demande.

En dehors des communications que le conseil d'administration est tenu de soumettre au ministre ou décide de rendre officielles, ses membres, son secrétaire ainsi que toute autre personne appelée à assister aux réunions sont tenus de garder le secret des délibérations et des votes ainsi que de tous documents et renseignements ayant un caractère confidentiel.

2. Les délibérations du conseil d'administration sont consignées dans des procès-verbaux qui sont signés par la majorité des administrateurs présents ou représentés. Ces procès-verbaux sont conservés au siège de la CdT.

3. Les procès-verbaux sont à communiquer au ministre qui peut suspendre, dans un délai de 60 jours, les décisions du conseil d'administration, lorsqu'il estime que celles-ci sont contraires aux lois, aux règlements ou aux conventions conclues avec l'Etat.

4. Le conseil d'administration peut déléguer la gestion journalière de la CdT et la représentation de celle-ci en ce qui concerne cette gestion à une ou plusieurs personnes, membres du conseil d'administration ou non, agissant individuellement ou en comité.

La ou les personnes chargées de la gestion journalière sont responsables pour préparer et exécuter les décisions du conseil d'administration et pour assurer en général la gestion courante des affaires de la CdT. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la CdT, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.

5. La CdT est engagée en tout état de cause par la signature du président et d'un autre administrateur ou par la signature de toute personne à qui de tels pouvoirs ont été spécialement délégués par le conseil d'administration ou, en ce qui concerne la gestion journalière, par les personnes auxquelles cette gestion a été confiée, aux conditions fixées par le conseil d'administration. Les délégations sont susceptibles de subdélégation.

Le conseil d'administration représente la CdT en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la CdT.

6. Les indemnités et jetons de présence des membres du conseil d'administration, de son secrétaire et des experts sont fixés par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.“

Art. 9.– A l'article 10 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° L'alinéa 5 est abrogé.

2° A l'alinéa 6 qui devient l'alinéa 5, le terme „général“ est supprimé.

3° L'alinéa 8 qui devient l'alinéa 7 est remplacé par le texte suivant: „La gestion financière de l'établissement est soumise au contrôle de la Cour des comptes“.

Art. 10.– A l'article 11 de la même loi, le terme „Régie Générale des Transports Publics“ est remplacé par „Communauté des Transports“.

Art. 11.– L'article 12 est abrogé.

Art. 12.– A l'article 13 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° L'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:

„Les décisions prises par le conseil d'administration de la CdT figurant sous b), c) et e) du deuxième alinéa du paragraphe 1er de l'article 7ter sont soumises à l'approbation du ministre, celles figurant sous f) sont soumises pour approbation au Gouvernement en conseil. Le ministre et le Gouvernement en conseil exercent leur approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision de la CdT; passé ce délai, l'accord est présumé.“

2° Les alinéas 3 et 4 sont abrogés.

Art. 13.– A l'article 15 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Les termes „les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics“ sont remplacés par „les services de transports publics dont question à l'article 2 et des services“.

2° La référence „article 12“ est remplacée par „article 7“.

Art. 14.– A l'article 16 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Au premier tiret, les termes „par la vente de titres de transport“ sont remplacés par „par une participation à la vente de titres de transport“.

2° Le deuxième tiret est abrogé.

Art. 15.– A l'article 18 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1, le terme „plan local“ est remplacé par „plan local et régional“. Le terme „plans de déplacement locaux“ est remplacé par „plans de déplacement locaux ou régionaux“.
- 2° Aux alinéas 2 et 3, les termes „local“ et „locaux“ sont supprimés.

Art. 16.– A l'article 19 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° L'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:

„Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et respectivement le ministre et la CdT pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.“
- 2° Un nouvel alinéa 3 est ajouté *in fine* qui prend la teneur suivante:

„Des conférences régionales de transport peuvent coordonner les demandes émanant des communes. Le nombre, la composition et les modalités de fonctionnement de ces conférences régionales de transport sont fixés par règlement grand-ducal.“

Art. 17.– A l'article 20 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 2, alinéa 1, le mot „est“ est remplacé dans la première phrase par „sont“.
- 2° Dans la deuxième phrase du même alinéa 1 du paragraphe 2 les termes „la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée“ sont remplacés par „l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci“.
- 3° Le paragraphe 2 est complété *in fine* par un nouvel alinéa 2 qui prend la teneur suivante:

„Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1.“
- 4° Au paragraphe 3, l'alinéa 1 est abrogé.
- 5° L'alinéa 2 du même paragraphe 3 devient l'alinéa 1 et est remplacé par le texte suivant:

„L'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer sont à charge du propriétaire du réseau. La commune territorialement concernée participe aux frais d'aménagement et d'entretien constructif à raison de 50% du prix de revient.“
- 6° Le paragraphe 6 est abrogé.

Art. 18.– A l'intitulé du Chapitre VI de la même loi, le terme „tarifaires“ est remplacé par „d'exécution“.

Art. 19.– A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 1er, point a), la référence „article 12“ est remplacée par „article 7“.
- 2° Ce même paragraphe 1er est complété par le point h) suivant:

„h) les prescriptions relatives à la licence nationale de transporteur par route de voyageurs prévue à l'article 5“.
- 3° Au paragraphe 2, alinéa 1, le terme „de la RGTP“ est supprimé.
- 4° Au paragraphe 2, alinéa 2, les termes „et, le cas échéant, à l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5“ sont insérés *in fine*.
- 5° Au paragraphe 2, alinéa 3, le mot „elle“ est remplacé par „il“.
- 6° Au paragraphe 2, l'alinéa 4 est abrogé.
- 7° Au paragraphe 4, alinéa 1, le mot „en“ est remplacé par „ou“.

Art. 20.– A l'article 23, alinéa 1 de la même loi, la référence „articles 5 et 12“ est remplacée par „articles 5 et 7“.

Chapitre II

Art. 21.– A l'article 150 de la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, les termes „Régie Générale des Transports Publics“ sont remplacés par ceux de „Communauté des Transports“.

Chapitre III

Art. 22.– Le ministre et la Communauté des Transports reprennent, chacun dans les limites des compétences qui découlent de la présente loi, les engagements et actes pris par la Régie Générale des Transports Publics telle qu'instituée par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Si une loi se réfère à la „Régie Générale des Transports Publics“, ces termes s'entendent comme „Communauté des Transports“.

Art. 23.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 15 décembre 2005

Le Président-Rapporteur,
Roland SCHREINER