



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5125

Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers

Date de dépôt : 06-05-2003

Date de l'avis du Conseil d'État : 27-04-2004

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
06-05-2003	Déposé	5125/00	<u>3</u>
15-09-2003	Avis de la Chambre de Commerce (15.9.2003)	5125/01	<u>44</u>
27-11-2003	Avis de la Chambre des Métiers (27.11.2003)	5125/02	<u>56</u>
03-12-2003	Avis de la Chambre des Employés privés (3.12.2003)	5125/04	<u>61</u>
11-12-2003	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics (11.12.2003)	5125/03	<u>70</u>
19-03-2004	Avis de la Chambre de Travail (19.3.2004)	5125/05	<u>82</u>
30-03-2004	Avis du Conseil d'Etat (30.3.2004)	5125/06	<u>85</u>
19-04-2004	Amendements gouvernementaux - Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (19.4.2004) - Texte des amendements gouvernementaux - Nouvelle ver [...]	5125/07	<u>97</u>
27-04-2004	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (27.4.2004)	5125/08	<u>161</u>
10-05-2004	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports Rapporteur(s) :	5125/09	<u>164</u>
08-06-2004	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (08-06-2004) Evacué par dispense du second vote (08-06-2004)	5125/10	<u>188</u>
31-12-2004	Publié au Mémorial A n°107 en page 1662	5125	<u>191</u>

5125/00

N° 5125

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

*(Dépôt: le 6.5.2003)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (25.4.2003)	1
2) Exposé des motifs.....	2
3) Commentaire des articles	21
4) Texte du projet de loi	29

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi sur les transports publics.

Palais de Luxembourg, le 25 avril 2003

Le Ministre des Transports,

Henri GRETHEN

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Concerne: projet de loi sur les transports publics

Le projet de loi sous examen prévoit la création d'un nouveau cadre légal pour le volet organisationnel de la stratégie „mobilité.lu“ conçue par le Gouvernement en vue de mieux pouvoir appréhender les problèmes de la mobilité posés dans un contexte de croissance rapide des données structurelles touchant à la démographie, à l'emploi et à la scolarité au Grand-Duché de Luxembourg.

L'actualisation des dispositions légales est censée se faire dans un souci de continuité par rapport aux principes qui régissent aujourd'hui l'organisation et le fonctionnement des transports publics.

La réforme proposée est conditionnée, d'une part, par les options politiques retenues dans la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 et destinées à relever le défi de la mobilité durable et, d'autre part, par l'intérêt d'adapter les structures et l'organisation en place aux exigences nouvelles d'exploitation et à l'évolution du droit communautaire.

Devant la toile des scénarios développés (notamment dans le contexte du concept intégré des transports et de l'aménagement du territoire – IVL, integratives Verkehrs- und Landesplanungskonzept –) pour évaluer les besoins de transport d'ici l'horizon 2020, et de l'objectif gouvernemental d'une mobilité durable fondée sur des transports sûrs, fiables et respectueux de l'environnement, il s'agira de faire des transports publics une réelle alternative à la voiture particulière.

L'ambition du projet de loi n'est pas de fournir une réponse globale à l'ensemble des questions que pose le défi de la mobilité durable. Il ne fait que s'insérer dans la mosaïque des mesures susceptibles de contribuer au développement des transports publics, élément-clé de la mobilité, et constituera le nouveau cadre légal d'organisation pour promouvoir la politique de mobilité définie dans le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale précitée.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

1. Les options politiques en matière de mobilité durable

Garantir la pérennité de la mobilité au Grand-Duché de Luxembourg face à une croissance démographique très forte et face à une augmentation continue du nombre de frontaliers employés dans l'économie luxembourgeoise est un des objectifs majeurs du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999. Au chapitre relatif aux transports ce programme fait de l'amélioration de l'offre des transports publics une des grandes priorités politiques.

Les axes de développement des transports publics sont esquissés comme suit:

- „– *créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celle d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée et dans quelle mesure les coûts générés pourront, le cas échéant, être répartis entre les différents acteurs;*
- *creuser l'idée d'une centrale de mobilité en vue d'une organisation plus rationnelle et d'une extension éventuelle de l'offre existante afin de mieux rencontrer les besoins en dehors des heures de pointe, notamment en fin de soirée et pendant les fins de semaine;*
- ...;
- *mieux intégrer les relations transfrontalières régionales dans le schéma national en vue d'appréhender au mieux la masse des migrations quotidiennes des navetteurs frontaliers;*
- ... “

Les objectifs précités ont été repris et détaillés dans la stratégie „mobilité.lu“ dont le volet ferroviaire a été approuvé par le Gouvernement le 22 mars 2002. Les réflexions en question avaient déjà été présentées par le Ministère des Transports lors du hearing que la Commission de l'Environnement de la Chambre des Députés avait organisé fin janvier 2001 dans le cadre de l'élaboration d'un plan national

pour un développement durable. La stratégie „mobilité.lu“ et notamment son volet chemin de fer ont par ailleurs fait l'objet d'une présentation ad hoc à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports le 24 janvier 2002.

Le concept de mobilité proposé dans le contexte de la stratégie „mobilité.lu“ est fondé sur les options suivantes:

- a) Le Grand-Duché de Luxembourg doit disposer de raccordements appropriés aux réseaux transeuropéens des transports dans l'intérêt de son déploiement au sein de l'Europe et dans l'intérêt de bonnes communications avec les autres grands centres d'activités.
- b) Le concept de mobilité doit prendre en compte non seulement les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché, mais il doit aussi répondre à la demande générée par les mouvements quotidiens d'actuellement quelque 100.000 frontaliers employés dans l'économie luxembourgeoise.
- c) Conscient que la mobilité ne pourra dorénavant plus être satisfaite en priorité par l'adaptation progressive du réseau routier aux besoins croissants du trafic individuel le concept vise un partage modal (modal split) entre transport public et trafic individuel de 25:75.

Cet objectif requiert une extension du réseau ferré notamment dans le sud du pays et autour de la capitale en vue de tenir au mieux compte des axes de développement de l'emploi national affectant le plus fortement ces parties du pays. Il nécessite en outre un renouvellement et une augmentation parallèle des capacités du matériel roulant ferroviaire. A l'instar de la relation par rail reliant directement le centre d'activité Nordstaad (Diekirch-Ettelbruck) à la capitale, une ligne de chemin de fer directe sera réalisée entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette, principal centre d'activités du Bassin Minier, en plein essor sous l'effet e.a. de la reconversion des friches industrielles dont notamment celle de Belval-Ouest.

- d) Le réseau ferré et les extensions qu'il est projeté d'y apporter seront conçus pour un trafic mixte de trains classiques et de trains-trams. Y fera exception la voie ferrée traversant le plateau de Kirchberg en direction de la ligne du Nord qui sera exclusivement réservée à la circulation de trains-trams; il en sera de même pour le site de Belval-Ouest dans l'hypothèse où à un stade ultérieur il s'avérera indiqué de faire traverser la friche reconvertie par un moyen de transport par rail.
- e) Le futur schéma de desserte nationale comporte la réalisation de plusieurs gares d'échange à la périphérie de la capitale (Cessange, Howald, Dommeldange et Kirchberg-FIL) et prévoit de réduire les ruptures de charge en gare de Luxembourg afin d'offrir aux clients un maximum de relations sans transbordement au niveau de la capitale et en vue de délester parallèlement l'occupation des infrastructures ferroviaires de la gare centrale par une réduction du nombre de trains qui y ont actuellement leur terminus.
- f) L'accès au réseau des transports publics sera amélioré par la création de parkings d'accueil aux frontières et, dans une ceinture plus proche de la capitale, aux points d'intersection des grands axes routiers menant vers la capitale et des lignes formant le réseau des transports publics par rail et par route.
- g) Le concept de transports publics en voie d'être développé est fondé sur la complémentarité du train et de l'autobus. Nonobstant les grands projets d'infrastructure ferroviaire identifiés dans le cadre de la stratégie „mobilité.lu“ une importante partie du territoire national et des régions limitrophes ne pourra pas être desservie par le train. Dans les espaces géographiques où le train ne sera pas présent, la desserte sera assurée par autobus. Or, l'attrait de l'autobus requiert la création des couloirs privilégiés leur permettant d'avancer à un rythme plus rapide que le trafic individuel notamment aux heures de pointe. Aussi conviendra-t-il de doter les transports publics routiers d'une infrastructure routière spécifique dans la mesure où celle-ci sera nécessaire pour assurer les atouts de rapidité et de ponctualité de l'autobus par rapport à la voiture particulière.

Evolution des données structurelles

	années de référence 1997 (étude socio-économique)	données 2001 (CMT)	scénario 2006 (CMT)	scénario 2020 (IVL)	progression 1997-2020	
					par année	au total
habitants	419.000	441.000	470.000	511.000	+ 4.000	+ 22%
emplois	209.000	285.000	330.000	395.000	+ 8.100	+ 89%
population active	169.000	187.000	200.000	227.000	+ 2.500	+ 34%
frontaliers	62.000	97.000	130.000	168.000	+ 4.600	+ 171%
élèves de l'enseignement postprimaire	31.000	31.200 (2000-2001)	41.000	50.000	+ 800	+ 61%

L'objectif du partage modal de 25:75 à réaliser devant la toile de fond d'une population résidente ayant dépassé en 2020 le cap de 500.000 habitants et, au même horizon, d'une population active, dont quelque 170.000 frontaliers, qui vacquera à presque 400.000 emplois, rendra nécessaire une multiplication par trois de la capacité des transports publics par rapport aux besoins recensés lors de l'année de référence 1997, tout en notant que le trafic individuel aura tendance à croître parallèlement encore de quelque 30% pendant cette même période.

Evolution de la mobilité (nombre de trajets/jour)

	transport public	trafic individuel motorisé	total	modal split
année de référence 1997	145.000	1.115.000	1.260.000	11,50%
évaluation CMT pour fin 2001	173.400	1.243.300	1.416.700	12,24%
estimations 2006	230.000	1.330.000	1.560.000	14,70%
estimations 2020	460.000	1.390.000	1.850.000	25,00%

Le succès de la stratégie „mobilité.lu“ ne sera pourtant pas seulement fonction des possibilités de mettre en place les infrastructures et le matériel roulant nécessaires et d'en assurer une utilisation rationnelle dans le cadre du nouveau schéma d'exploitation qui, pour le moment, se trouve à l'étude. La mise en œuvre de cette stratégie demandera en plus la création d'un cadre légal et organisationnel apte à gérer de façon efficace et flexible une demande de transport en forte progression sous le double effet de l'évolution précitée des données structurelles, d'une part, et de la volonté politique d'assurer durablement la mobilité grâce à l'amélioration drastique du partage modal en faveur des transports en commun, d'autre part.

Or, il faut se rendre à l'évidence que les seules améliorations – augmentation des capacités, relations publiques nouvelles, cadencement plus rapproché de la desserte, amélioration du confort, meilleure ponctualité, ... ne suffisent pas à elles seules pour attirer un nombre suffisant de clients au train et à l'autobus pour atteindre l'objectif d'un modal split de 25%. Pour cela il faut en plus une politique volontariste de gestion du trafic urbain et notamment du stationnement qui à l'instar de la loi No 99-533 du 25 juin 1999 modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 tend à inciter les municipalités à créer des plans de déplacements urbains destinés à une utilisation plus rationnelle de la voiture particulière surtout en milieu urbain.

2. L'héritage actuel des transports publics: une organisation disparate

Au cours des décennies révolues les transports publics ont répondu à des formes d'organisation différentes selon que les services visés étaient ferroviaires ou routiers, et selon qu'ils étaient gérés par les communes, ou qu'ils avaient une dimension régionale, voire nationale.

Jusqu'aux réformes du droit ferroviaire entre 1995 et 1999 les transports publics par chemin de fer étaient organisés selon les critères prévus à cet effet dans les statuts de la Société Nationale des CFL et

dans le cahier des charges y annexé, approuvés par une loi du 16 juin 1947. La législation en question retenait l'attribution d'un droit de jouissance générale du réseau ferré au profit des CFL avec l'obligation pour ceux-ci d'assurer „la commercialité de l'exploitation“. Les interventions de l'Etat s'en trouvaient limitées aux questions touchant à la substance même du réseau (création de lignes ou de services nouveaux, suppression de lignes ou de services existants, ...) ainsi qu'à l'équilibre financier des comptes de la société et à sa politique tarifaire. La réalité des années à venir allait montrer que l'équilibre financier visé par les auteurs de la législation adoptée dans l'immédiat après-guerre était voué à se détériorer progressivement, demandant des interventions de plus en plus importantes de la part de l'Etat pour assurer en particulier la viabilité du service voyageurs national par rail, confié aux CFL. Au cours des années 50 à 70 „l'exploitation habituellement déficitaire“ de certaines lignes de chemin de fer a conduit, en vertu de l'application de l'article 4 des statuts des CFL en vigueur jusqu'en 1997, à y remplacer le train par des autobus de substitution.

En 1996 les CFL ont été d'accord pour abandonner l'exploitation des lignes de substitution sur des itinéraires routiers qui suivaient plus au moins directement le tracé du chemin de fer abandonné, contre la récupération dans le cadre du Régime Général des Transports Routiers (RGTR) d'une quote-part kilométrique d'un même ordre de grandeur sans lien direct avec le cadre géographique des lignes de substitution. Cette démarche a permis une exploitation plus rationnelle de l'activité autobus des CFL qui a de la façon pu être reconcentrée sur la desserte d'une demi-douzaine de lignes exploitées à partir des postes de Luxembourg et d'Ettelbruck. Nonobstant l'effet de rationalisation qui a été possible grâce à cette réorganisation ce sont surtout les conditions de travail relevant du statut réglementaire des cheminots qui font que le prix de revient des services d'autobus exploités par les CFL se trouve doublé par rapport au coût que les entreprises privées opérant dans le cadre du RGTR sont en droit de facturer à l'Etat du chef des prestations fournies.

La Ville de Luxembourg et les Communes du Canton d'Esch-sur-Alzette ont créé leur propre réseau de transport public. Dès 1875 un tram à traction chevaline était exploité par un transporteur privé sur le territoire de la Ville de Luxembourg. Cette exploitation a été remplacée par un tram électrique en 1928. Les Communes du Canton d'Esch-sur-Alzette ont à leur tour mis sur pied un réseau de tramways dès 1927. Sous l'effet de la motorisation progressive du Grand-Duché et des problèmes de trafic dus à l'évolution de la circulation routière, les véhicules sur rail ont été remplacés par des autobus; la dernière ligne a été supprimée en 1956 dans le Bassin Minier, tandis que le tram s'est maintenu dans la capitale jusqu'en 1964.

Les services d'autobus régionaux qui se sont parallèlement mis en place pour compléter la desserte offerte par les CFL et les réseaux urbains (Autobus de la Ville de Luxembourg-AVL) et intercommunaux (TICE – transports intercommunaux du Canton d'Esch-sur-Alzette) sont largement dus à l'initiative de transporteurs privés. L'organisation actuelle de ces transports remonte à la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers.

Aujourd'hui les lignes d'autobus concernées sont exploitées dans le cadre du RGTR qui constitue la structure d'organisation des „services routiers de transports réguliers de personnes rémunérés“ à caractère régional, placée sous l'autorité du Ministre des Transports en vertu de la loi du 12 juin 1965 précitée. Issu du Régime des services de transports autorisés de l'Etat et de la Compagnie Routière Luxembourgeoise (CRL), le RGTR a été institué en 1978 pour remplacer les réseaux antérieurs. L'exploitation des services mis en place en 1978 a fait l'objet d'autorisations accordées aux transporteurs mandatés pour une période de 10 ans, celles-ci ont été renouvelées en 1988 pour un nouveau terme de 10 ans. Prorogées provisoirement en 1998 pour un an en vue de l'aboutissement des négociations en cours sur les conditions d'un nouveau renouvellement, les autorisations en vigueur à l'heure actuelle ont été délivrées en 1999 une nouvelle fois pour une durée de validité de 10 ans.

L'autorisation d'établissement et d'exploitation des lignes publiques dont bénéficient les exploitants comporte la permission d'exploiter les services leur alloués; cette permission est documentée au moyen de feuilles de roulements pour les services afférents. Des contrats de services publics sur les conditions d'exploitation ont été signés avec les exploitants parallèlement à l'établissement des prédites autorisations; ces contrats portent

- sur les modalités d'organisation générales du service,
- sur la tarification appliquée aux clients et sur la rémunération de l'exploitant,
- sur les exigences relatives au personnel de conduite,
- sur les conditions à remplir par le matériel roulant mis en service.

Grâce à une tarification de base tenant compte de la dimension sociale du transport public notamment pour les jeunes, les navetteurs professionnels et nombre de personnes du 3e âge, le prix des transports en commun appliqué au Luxembourg compte parmi les plus bas en Europe. Le caractère attractif de cette tarification est encore rehaussé par l'intervalidité du titre de transport permettant d'accéder avec le même billet à tous les transports publics faisant partie du RGTR ou gérés par les CFL, le TICE ou les AVL.

Cette politique tarifaire ainsi que l'intervention prononcée de l'Etat dans l'organisation des transports publics font que ceux-ci sont pour une très grande part financés par l'Etat et par les communes. En moyenne le coût des prestations RGTR est ainsi supporté à raison de plus de 88% par le budget de l'Etat.

En application de la convention entre l'Etat et le syndicat intercommunal des TICE concernant l'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation syndical, conclu le 6 août 1979, ainsi que du contrat entre l'Etat et les CFL sur les services publics par rail et par route conclu le 22 novembre 1999, l'Etat accepte de rémunérer les prestations d'autobus du syndicat intercommunal et des CFL selon les critères d'indemnisation valables pour le RGTR, le surcoût étant assuré dans le premier cas par les communes membres du syndicat, et dans le second cas par l'Etat en sa qualité de principal actionnaire de la société des chemins de fer. Les prestations ferroviaires sont rémunérées aux CFL au prix coûtant. Hormis les prestations effectuées au-delà des limites du territoire communal et les compensations accordées par l'Etat pour certaines prestations qui dépassent le cadre communal (gratuité des élèves, quasi-gratuité des jeunes, intervalidité des titres de transport transfrontaliers, ...), le coût des services AVL est supporté par la Ville de Luxembourg, comme étant des prestations de transport confinées au territoire de la commune organisatrice et exclues à ce titre de la compétence du Ministre des Transports en vertu de l'article 2 de la loi du 12 juin 1965 précitée.

Au cours des dernières années les transports publics se sont fortement développés comme en témoigne l'évolution des crédits budgétaires.

Evolution pluriannuelle du coût budgétaire des transports publics à charge de l'Etat

en milliers €

	compte 1998	compte 1999	compte 2000	compte 2001	compte 2002 prévisionnel	budget 2003
RGTR	36.475	39.679	45.288	51.197	55.551	61.235
AVL*	5.702	4.847	5.280	5.503	5.397	5.785
TICE	6.884	6.817	8.113	7.610	8.491	8.370
CFL-bus**	17.488	15.136	17.318	12.438	9.776	11.004
CFL-train	55.556	53.908	63.949	69.462	71.083	71.325

* intervention de l'Etat dans le financement des AVL

** à partir de 2001 ce montant fait abstraction du surcoût des prestations CFL par rapport au prix des courses RGTR, ce surcoût étant indemnisé aux CFL par les crédits de l'article 23.3.31.023 du budget de l'Etat

A noter que le tableau ci-avant fait abstraction des transports organisés en faveur de l'éducation différenciée, financés à charge d'un crédit à part inscrit à l'article 23.2.43.000 du budget de l'Etat pour 2002, ainsi que de la gratuité des transports scolaires (article budgétaire 23.2.34.090).

Par ailleurs, la coexistence antérieure d'une pluralité de réseaux opérant selon leurs propres règles d'organisation a évolué vers une coopération plus étroite. Cette coopération a notamment conduit à une rationalisation des prestations offertes grâce à l'échange et à l'interpénétration des courses entre les différents réseaux, à la mise en place d'une tarification unique et à l'intervalidité des titres de transport, combinée à l'introduction d'un cadencement horaire régulier de la desserte (Taktverkehr).

Toutefois, il reste que l'organisation de l'ensemble des transports publics repose sur la concertation entre instances responsables plutôt que de relever de la compétence d'une autorité organisatrice unique. En outre, tant le prix de revient des différents opérateurs que le mode d'intervention financière des autorités publiques comportent des différences notables.

A l'heure actuelle les prestations de service public se répartissent comme suit entre les opérateurs en place.

*Coût budgétaire des transports publics à charge
de l'Etat et des Communes (données 2001)*

<i>opérateur</i>	<i>nombre de kilomètres prestés</i>	<i>coût réel (en €)</i>	<i>prix kilométrique (en €)</i>
AVL	6.311.000	42.075.000	6,67
CFL-Bus	4.644.000	22.374.000	4,82
RGTR	22.673.000	53.757.000	2,37
TICE	2.900.000	12.760.000	4,40
Total Route	36.528.000	130.966.000	4,56
CFL-Trains	5.911.000	69.462.000	11,75
Total Route & Train	42.439.000	200.428.000	6,00

3. Les références du droit communautaire

Par rapport au droit communautaire les interventions financières de l'Etat (et des Communes) en faveur des transports publics puisent leur justification dans le Règlement (CEE) 1191/69 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable qui a notamment trouvé application pour les prestations ferroviaires et routières des CFL. Les interventions de l'Etat dans l'organisation et le financement des services RGTR trouvent leur base légale dans la loi du 12 juin 1965 précitée (par ailleurs conforme auxdites exigences communautaires).

Aux termes de l'article 2 du Règlement (CEE) 1191/69 sont considérées comme obligations de service public „*les obligations que, si elle considérait son propre intérêt commercial, l'entreprise de transport n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions*“. Les obligations de service public comprennent d'après le même article 2 l'obligation d'exploiter, l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire.

Le but du Règlement (CEE) 1191/69 a été la suppression dans le domaine des transports terrestres de tout genre d'obligations de service public. A en juger de par le préambule dudit Règlement le législateur communautaire a en 1969 voulu faire cesser ces obligations qui „*sont de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence, parce qu'elles engendrent des disparités dans l'imposition des obligations de service public par les Etats membres aux entreprises de transport*“.

Or, ces obligations ne pouvaient pas disparaître du jour au lendemain. Aussi le Règlement (CEE) 1191/69 a-t-il retenu le droit pour les autorités nationales d'imposer le maintien de services de transport non rentables, à condition de compenser aux transporteurs concernés les excédents des charges d'exploitation par rapport aux recettes perçues.

A ces fins le Règlement (CEE) 1191/69 a introduit une série de dispositions techniques réglant les principes communs retenus pour la suppression ou le maintien des obligations de service public (articles 3 à 8), les méthodes communes de compensation (articles 9 à 13) ainsi que les conditions pour imposer des obligations de service public nouvelles (article 14). L'article 9 prévoit en outre les conditions d'application des principes ci-avant aux prix et conditions de transport dans l'intérêt d'une ou de plusieurs catégories sociales particulières de voyageurs.

En 1991 le Conseil des Ministres des Communautés Européennes a estimé que sans remettre directement en cause l'objectif de suppression des obligations de service public prôné par le texte de 1969, l'intérêt public peut commander dans certaines circonstances le maintien de services de transport en l'absence de rentabilité commerciale suffisante pour l'exploitant. Le Règlement (CEE) 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991 modifiant le Règlement (CEE) 1191/69 précité prévoit ainsi que, tout en respectant l'autonomie et les intérêts commerciaux des entreprises de transport, les autorités compétentes d'un Etat membre ont la faculté de négocier, dans le cadre d'un contrat, les conditions et les modalités de prestation de ces services, en conservant par ailleurs la possibilité de maintenir ou d'imposer des obligations de service public pour la fourniture de certains services ou dans l'intérêt de certaines catégories sociales de voyageurs.

Le Règlement (CEE) 1191/69 a ainsi subi deux modifications majeures dont la première concerne le champ d'application et la seconde le régime prévu pour les nouveaux contrats de service public.

Quant au champ d'application le Règlement (CEE) 1893/91 distingue entre les services urbains, suburbains et régionaux, d'une part, et les services de transport „*souhaitables en vertu de facteurs sociaux, environnementaux et d'aménagement du territoire*“, d'autre part. En vue de leur maintien ou de leur création malgré une rentabilité défaillante, les seconds doivent dorénavant faire obligatoirement l'objet de contrats de service public. Les services urbains, suburbains et régionaux ainsi que les conditions tarifaires spéciales en faveur de certaines catégories de voyageurs peuvent par contre être maintenus ou créés au choix des Etats membres, soit sous le régime initial du Règlement (CEE) 1191/69, soit sous le régime des contrats de service public introduit par le Règlement (CEE) 1893/91, étant entendu que les obligations de service public continuent à obéir aux modalités de 1969.

Les conditions de mise en œuvre des contrats de service public sont définies à l'article 14 modifié du Règlement (CEE) 1191/69 qui dispose que ces contrats sont „*conclus entre les autorités compétentes d'un Etat membre et une entreprise de transport dans le but de fournir au public des services de transport*“. Une déclaration inscrite au procès-verbal lors de l'adoption du Règlement (CEE) 1893/91 prévoit par ailleurs que ces mêmes contrats peuvent également s'appliquer à des services publics transfrontaliers, suggérant l'hypothèse d'une pluralité de parties et du côté des autorités compétentes et du côté des transporteurs. L'article 14 énumère à titre exemplatif les critères d'application des contrats et des éléments possibles de leur contenu. Il énonce en outre les conditions suivant lesquelles les contrats sont négociés ou modifiés, y compris la situation où les négociations n'aboutissent pas.

Depuis l'entrée en vigueur du Règlement (CEE) 1893/91 l'organisation des transports publics sous le régime du contrat de service public est devenue la règle comme en témoigne 1° le règlement grand-ducal du 28 juillet 1993 concernant l'exécution du Règlement (CEE) 1191/69 modifié du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, 2° le règlement grand-ducal du 28 juillet 1999 modifiant le règlement grand-ducal du 3 février 1978 déterminant les conditions d'octroi et de retrait des autorisations d'établissement et d'exploitation des services de transports routiers réguliers des personnes rémunérés, 3° les contrats de service public conclus le 27 septembre 1999 entre l'Etat et les transporteurs privés actifs dans le cadre du RGTR et 4° le contrat de service public par rail et par route conclu le 22 novembre 1999 entre l'Etat et les CFL.

Au motif que la fourniture des transports publics se trouve confrontée à l'émergence du marché unique, la Commission Européenne a proposé d'actualiser une nouvelle fois le contenu du Règlement (CEE) 1191/69 avec comme objectif principal d'introduire une concurrence régulée dans le domaine de la fourniture de transports publics fondée sur le renouvellement périodique de droits exclusifs ainsi que sur le libre accès au marché de la fourniture de transports publics. Dans sa proposition initiale du 26 juillet 2000 la Commission rappelle en effet que les différentes solutions d'organisation des transports publics appliquées par les Etats membres (contrat de gestion, concession, ...) ont entraîné des disparités qui entravent le bon fonctionnement du marché des transports publics et risquent de porter atteinte au principe de l'égalité de traitement. La Commission fonde son initiative en outre sur l'existence des aides publiques accordées en relation avec la fourniture des services publics qui est en pratique réservée aux seuls opérateurs à la fois originaires et établis dans le pays dont relève l'autorité organisatrice. De l'avis de la Commission cette situation fausse le jeu en matière d'application des conditions d'établissement de l'article 44 du Traité sur l'Union Européenne.

L'accès au marché des transports publics se présente dès lors aux yeux de la Commission comme une question d'accès aux aides publiques et aux droits exclusifs et demande par conséquent une harmonisation des conditions d'accès avec pour but

- de garantir une meilleure qualité des services de transports publics,
- de garantir aux opérateurs de réelles possibilités d'accès au marché, par la mise en place des procédures d'octroi d'indemnités financières et de droits exclusifs équitables, ouverts et non discriminatoires,
- de harmoniser les aspects des procédures d'adjudication dans le marché unique de fournitures de services de transports publics.

En dehors de l'évocation dans le Traité des services d'intérêt général et des principes communautaires en matière de liberté d'établissement et de définition d'un cadre commun pour l'allocation d'aides publiques, le droit dérivé a été jusqu'à présent muet sur la question, de sorte que nombre d'Etats membres ressentent l'initiative de la Commission comme une immixtion non souhaitée dans un secteur qui à leurs yeux relève de la subsidiarité. Confirmés dans leur attitude par le Parlement Européen les

Etats membres ont jusqu'à présent dans leur grande majorité fait état d'une très grande réserve face à la proposition de la Commission.

Dans ces conditions il a paru prématuré d'intégrer, dans une forme ou une autre, la proposition de la Commission, alors qu'il est à l'heure actuelle impossible de prédire ni les orientations, ni la portée, ni l'échéancier des suites que le Conseil et le Parlement Européen seront appelés à réserver dans un avenir plus ou moins proche à cette proposition.

4. Les principes d'organisation future des transports publics

Le nouveau cadre légal prévu pour l'organisation future des transports publics au Luxembourg se fonde sur les principes suivants:

- la gestion des services de transports publics sera assurée selon des règles identiques pour le rail et pour la route;
- cette gestion sera confiée à une seule et même autorité organisatrice appelée à coordonner l'ensemble des services de transport et à commander les prestations dans le cadre de contrats de service public à des opérateurs dont l'actuelle pluralité ne sera pas mise en cause;
- l'exploitation des services de transports publics sera réservée aux entreprises de transport qui, au regard des critères fixés à cet effet par le droit communautaire, ont la qualité de transporteur par rail ou par route leur donnant accès à la profession et au marché;
- tout en continuant à exclure les transports confinés au territoire d'une seule commune l'autorité organisatrice aura pour mission de développer les transports publics à l'intérieur du pays ainsi qu'au-delà des frontières nationales vers les régions limitrophes en Lorraine, en Sarre, en Rhénanie-Palatinat et au Luxembourg belge;
- l'autorité organisatrice pourra en plus négocier avec les communes et les entreprises privées les formes d'organisation de transports et synergies répondant au mieux aux besoins de trafic relevant de la compétence d'une commune ou de l'intérêt d'une entreprise déterminée, ainsi que les conditions de financement afférentes;
- l'autorité organisatrice assumera enfin les fonctions d'une centrale de mobilité dont le fonctionnement s'inspirera des modèles en place dans d'autres pays européens;
- l'autorité organisatrice sera constituée sous la forme d'un établissement public mariant l'autonomie de gestion administrative et financière aux prérogatives de prendre des décisions exécutoires normalement réservées aux pouvoirs publics, l'établissement public étant placé sous la tutelle politique et administrative du Ministère des Transports;
- l'autonomie financière de l'autorité organisatrice sera renforcée par la création d'un fonds des transports publics, dont la gestion sera confiée à l'autorité organisatrice et qui sera alimenté notamment par des dotations budgétaires ainsi que par le produit des ressources propres de l'autorité organisatrice;
- les prérogatives d'intervention des agents chargés de la surveillance dans les transports publics seront étendues au pouvoir d'enjoindre aux personnes à l'origine des troubles de quitter les lieux, le Ministre pouvant par ailleurs interdire aux personnes refusant d'y obtempérer le séjour dans les transports publics;
- l'association des autorités communales aux transports publics est formellement confirmée
 - o par le rappel du principe de l'autonomie communale pour organiser les transports en commun à caractère local;
 - o par l'institution légale des délégués communaux aux transports publics;
 - o par l'attribution de la prise en charge de l'aménagement et de l'entretien des haltes et d'arrêts des transports publics, hormis les exceptions prévues dans ce contexte;
 - o par la coopération entre autorité organisatrice et autorités communales en matière d'élaboration de plans de déplacement locaux;
- le dialogue avec la clientèle sera facilité grâce à l'institution d'un comité des usagers appelé à devenir l'interlocuteur de l'autorité organisatrice et des opérateurs;
- les règles tarifaires et de police applicables en matière de transports publics sont confirmées, tout en prévoyant l'extension aux agents des douanes de la compétence pour surveiller en général l'appli-

cation de la législation en projet et des règlements pris en son exécution, d'une part, et l'attribution à des contrôleurs assermentés, spécialement formés aux fins de leur mission, de la prérogative de contrôler les titres de transport ainsi que l'application des règles tarifaires, d'autre part;

- en vue d'alléger le régime des sanctions et de faciliter de la façon l'application des conditions pour faire respecter les règles de police relatives aux transports publics, l'extension du régime des avertissements taxés aux contraventions à la législation en projet est en outre prévue.

5. Le champ d'application de la loi en projet

- 5.1. La réglementation et la coordination des transports publics constituent depuis toujours un sujet de préoccupation des pouvoirs publics.

Cette préoccupation se retrouve déjà dans l'arrêté royal grand-ducal du 24 novembre 1829 portant règlement général sur le service des moyens publics de transport par terre, étendu aux services réguliers effectués par voitures automobiles par la loi du 28 mars 1899.

Cette préoccupation a également conditionné dans la loi du 12 juin 1965 précitée du moins le volet portant plus particulièrement sur les transports routiers de personnes. „*Une réglementation des transports de personnes par la route ne peut tolérer de doubles emplois. Le choix est laissé au Ministre des Transports de concéder un service public régulier par voie d'adjudication publique ou sans appel à la concurrence*“ (cf. exposé des motifs ad doc. parl. 1 (896) de 1964). A la même occasion le Conseil d'Etat note dans son avis du 1er octobre 1963 que „*c'est surtout depuis la fin de la seconde guerre mondiale que les gouvernements successifs se sont appliqués à réaliser une coordination de nos moyens de transport*“.

Cette préoccupation d'une coordination optimale des transports publics est encore celle du présent projet de loi sous examen qui, en conformité avec le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999, se propose de „*créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route*“.

Dans son livre blanc du 12 septembre 2001 sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 la Commission Européenne a rappelé que „*le Conseil Européen de Göteborg a placé le rééquilibrage entre modes de transport au cœur de la stratégie de développement durable*“. En vue de diminuer la congestion dans les villes et de rééquilibrer le modal split, elle propose „- dans le respect de la subsidiarité - de favoriser l'échange de bonnes pratiques visant à une meilleure utilisation des transports en commun et des infrastructures existantes. Une meilleure approche du transport urbain par les pouvoirs publics locaux est nécessaire afin de concilier la modernisation du service public et la rationalisation de la voiture individuelle. Ces mesures qui sont fondamentales pour parvenir à un développement durable sont certainement parmi les plus difficiles à mettre en œuvre. C'est notamment à ce prix que pourront être respectés les engagements internationaux pris à Kyoto pour la réduction des émissions polluantes de CO₂“. La Commission Européenne se refuse donc de proposer une panacée communautaire au problème et préfère laisser les solutions à trouver à l'initiative et à la créativité des autorités nationales et locales.

Vu la taille du Grand-Duché et les choix en place qui privilégient une coordination nationale, les orientations esquissées par la Commission Européenne peuvent sans problème servir de balisage pour l'agencement du projet de loi sous examen.

Dans cet ordre d'idées le premier chapitre du projet définit des orientations politiques du développement des transports publics tout en déterminant les critères de fonctionnement des services à assurer.

Il est prévu de mettre en place une seule et même organisation qui inclura les transports de personnes intérieurs effectués de façon régulière ou occasionnellement par train ou par autobus, y compris les quelques services réguliers spécialisés par route qui subsistent comme une sorte de reliquat de l'époque des coopératives de transport constituées pendant l'après-guerre par des entreprises ou des collectifs d'ouvriers pour pallier aux insuffisances des services publics qui étaient en place à ce moment.

Le champ d'application laisse - tout comme la loi du 12 juin 1965 précitée - aux Communes le soin d'organiser les transports publics locaux sous réserve des considérations du paragraphe 5.3.

- 5.2. Par contre, le texte sous examen se propose d'innover en englobant dans l'organisation nationale future des transports publics les services transfrontaliers par rail et par route qui sont susceptibles

de desservir les régions limitrophes d'Allemagne, de Belgique et de France formant avec le Luxembourg le glacis de recrutement de la main-d'œuvre employée par l'économie indigène.

A cet égard la loi en projet ne fait que formaliser une pratique courante éprouvée depuis plusieurs années dans les faits grâce aux nombreux arrangements administratifs et tarifaires conclus au cours des dernières années avec les autorités politiques et les entités organisatrices de ces transports dans les régions frontalières avoisinantes.

L'amendement prévu par le projet de loi sous examen consiste à définir des organes formellement institués pour garantir une approche systématique en la matière.

- 5.3. La possibilité d'éviter des doubles emplois est souvent donnée, lorsque l'existence de services destinés à assurer l'offre régionale des transports publics est susceptible de couvrir également des besoins locaux.

Dans l'intérêt d'une organisation rationnelle des transports, il y a lieu de prévoir les conditions légales permettant la mise en place d'une organisation suffisamment flexible pour répondre à ce genre de situation. L'idée retenue consiste dans la possibilité pour l'autorité organisatrice en principe en charge des seuls transports publics intercommunaux de mettre au point avec les Communes qui le souhaitent, des solutions négociées permettant toutes formes de synergies possibles entre l'offre des services intercommunaux qu'elle est chargée de gérer, et les besoins de transports locaux identifiés par les pouvoirs communaux.

Dans la même optique l'autorité organisatrice aura la prérogative de mettre au point avec des entreprises privées, isolées ou regroupées par exemple dans une zone industrielle ou un parc d'activités des solutions de transport pour l'acheminement du personnel des entreprises intéressées.

Il est évident que les arrangements à trouver en la matière comporteront également le règlement des questions financières et de partage du coût générées par la création et l'exploitation des services communs.

- 5.4. Le Ministre des Transports continue d'être l'autorité administrative qui décide de la mise en place, du maintien ou de la suppression, ainsi que de l'adaptation des services de transports publics. Les critères d'accès au marché à remplir par les opérateurs éligibles pour fournir les prestations de transports publics requises sont définis par la loi en projet. Indépendamment de l'obligation de conclure avec l'autorité organisatrice un contrat de service public en vue de l'exécution d'un service régulier de transport donné, toute entreprise souhaitant concourir à la prestation de tels services doit, si elle est établie au Luxembourg, être titulaire d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie par le Ministre des Transports sur simple présentation de l'autorisation d'établissement. Cette autorisation, qui permet l'accès au marché des services de transporteur de voyageurs par route, est requise en vertu du droit communautaire et des dispositions nationales édictées pour transposer les normes en question (loi du 30 juillet 2002). Pour les transporteurs par chemin de fer, la licence d'entreprise ferroviaire prévue par la loi du 11 juin 1999 est requise.

Une entreprise ferroviaire qui n'est pas établie au Luxembourg doit quant à elle détenir une licence délivrée par les autorités nationales de son lieu d'établissement ainsi qu'un certificat de sécurité pour être autorisée à effectuer des transports sur le réseau ferré luxembourgeois. Une entreprise de transport par route qui n'est pas établie au Luxembourg doit quant à elle justifier d'une licence communautaire lui ayant été délivrée en vertu du règlement communautaire 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement communautaire 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997 ainsi que, le cas échéant, d'une autorisation de cabotage attribuée par le Ministre des Transports dans le cadre du règlement (CEE) No 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre. L'hypothèse évoquée au présent alinéa concerne plus particulièrement les services d'interpénétration par chemin de fer ainsi que les services transfrontaliers par autobus qu'il a été convenu d'exploiter sous forme d'un partage de prestations entre entreprises établies de part et d'autre de la frontière.

Abstraction faite des cas de figure particuliers qui sont évoqués ci-avant, trois conditions doivent donc être réunies par une entreprise de transport déterminée en vue de pouvoir fournir un service de transport public déterminé:

- le Ministre des Transports doit avoir autorisé l'établissement du service de transport en question;
- l'entreprise de transport doit être titulaire d'une autorisation d'établissement de la part des autorités luxembourgeoises, délivrée en conformité avec les exigences communautaires et documentée par la licence d'entreprise ferroviaire ou la licence nationale ou communautaire de transporteur par route de voyageurs;
- l'entreprise de transport doit avoir conclu avec l'autorité organisatrice un contrat de service public réglant les modalités d'exécution des prestations de transports à fournir.

6. Le mode d'organisation des transports publics proposé

Le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 11 août 1999 prévoit de *„créer des structures (d'organisation des transports publics) reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celles d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée“*.

Par ailleurs, il s'agit de *„creuser l'idée d'une centrale de mobilité en vue d'une organisation plus rationnelle et une extension éventuelle de l'offre existante afin de mieux rencontrer les besoins ...“*.

Une organisation rationnelle des transports publics comporte une offre optimale pour l'utilisateur tout en limitant la charge financière pour le contribuable. Elle est fondée sur une complémentarité poussée des réseaux en place évitant des doubles emplois et permettant toute synergie utile. Cette organisation tranche clairement entre les fonctions d'organisation et les tâches d'exécution.

L'intérêt d'une organisation des transports publics fondée sur un partage des responsabilités entre des entreprises d'exploitation (Verkehrsunternehmen) et une autorité organisatrice (Verkehrsverbund) avait déjà été souligné dans une étude du professeur H. Brändli de l'ETH Zurich, effectuée pour compte de la Ville de Luxembourg en 1987 (*„Überprüfung des Busbetriebs der Stadt Luxemburg“*). L'auteur avait notamment comparé différents modèles d'organisation impliquant plus ou moins fortement les communes et les exploitants.

En France, la loi d'orientation modifiée des transports intérieurs du 30 décembre 1982 comporte également la possibilité pour l'Etat ou les collectivités territoriales de confier par voie de contrat à une entreprise de transport publique ou privée l'exécution des transports publics relevant de sa compétence, l'Etat ou collectivité territoriale faisant fonction d'autorité organisatrice.

Au plus tard depuis l'entrée en vigueur du Règlement (CEE) 1893/91 précité, pratiquement tous les Etats membres disposent d'un cadre organisationnel des transports publics qui prévoit le partage des responsabilités entre une entité en charge de l'organisation et un ou plusieurs exploitants censés fournir les prestations de transport requises, un contrat régissant les relations entre les deux.

Tant l'autorité organisatrice que la relation contractuelle avec les opérateurs peuvent se concevoir sous différents angles de vue.

Au Royaume-Uni l'autorité publique (étatique ou communale) vend des concessions de transports publics à un gestionnaire privé avec le droit pour celui-ci de sous-traiter les prestations de transport à fournir. Dans ce cas de figure le concessionnaire privé fait fonction d'autorité organisatrice vis-à-vis des sous-traitants chargés d'effectuer les prestations de transport faisant l'objet de la concession.

En Allemagne et en Suisse le „Verkehrsverband“ est souvent l'émanation de plusieurs collectivités territoriales (d'où la dénomination „Verband“) qui exploitent ou non des régies publiques de transports en commun et qui s'associent pour créer une offre de transports publics commune sur l'ensemble du territoire relevant de leur compétence.

Différents cas de figure peuvent s'en dégager. L'autorité organisatrice est constituée sous forme de filiale commune des régies municipales en charge du transport public, ou les collectivités territoriales constituent une association ou syndicat (Zweckverband) qui a pour mission de mettre sur pied une entité organisatrice (Verkehrsverbund), responsable de la mise en place de l'offre de transport et commandant normalement auprès d'une pluralité d'entreprises de transport (publiques et/ou privées) les prestations de transport souhaitées comme répondant à l'intérêt public et aux besoins de trafic, et jouissant à cet effet d'une assez large autonomie de gestion.

Les nombreux modèles étrangers confirment la pertinence d'une organisation fondée sur le partage des responsabilités et la contractualisation des relations entre une autorité organisatrice et les opérateurs.

Quant à l'autorité organisatrice les études réalisées sur la question s'accordent pour plaider en faveur d'une structure technique qui jouit d'une certaine autonomie par rapport aux autorités politiques et qui est indépendante des opérateurs. Quant à la question de savoir si cette autorité sera une émanation de l'Etat seul ou si elle devra permettre l'association des communes (comme seule forme de collectivités territoriales existant dans le cadre institutionnel luxembourgeois), le champ d'application de la mission qui ne vise que les transports publics à caractère intercommunal, et la responsabilité très prononcée que l'Etat assume dans l'organisation et dans le financement des transports publics, incitent à donner la préférence à la première option.

Le choix retenu pour la structure de l'autorité organisatrice et développé plus en avant au paragraphe ci-après est dans ces conditions celui de l'établissement public.

Du côté des opérateurs l'activité des transporteurs opérant dans le cadre des cinq réseaux actuellement en place ne sera pas remise en cause par la nouvelle organisation proposée qui ne fera que relayer les structures de coopération qui se sont concrétisées au cours des dernières années sur une base volontaire.

Cette approche a l'avantage de n'anticiper en rien sur les suites que connaîtra la proposition modifiée de règlement de la Commission Européenne du 21 février 2002, destinée à harmoniser les conditions d'accès des exploitants aux prestations commanditées par l'autorité organisatrice ainsi que les conditions d'intervention financière des pouvoirs publics qui, de l'avis de la Commission Européenne, devront désormais répondre aux règles d'octroi prévues par le Traité comme étant au sens du droit communautaire des aides publiques. Quant au syndicat intercommunal TICE, il pourra, au gré de Communes qui y sont affiliées, continuer son activité de transporteur régional surtout présent dans le Canton d'Esch-sur-Alzette, à l'instar des entreprises d'autobus privées et concourir avec celles-ci à l'exécution des prestations de transports publics selon les directives émises à ce sujet par l'autorité organisatrice, l'indemnisation à laquelle le syndicat pourra prétendre étant celle communément pratiquée une application des critères généraux de l'autorité organisatrice, la partie éventuellement non couverte du prix de revient restant à charge des Communes membres du syndicat.

Quant au contrat de service public l'objet, les modalités de mise en oeuvre et le contenu sont pour l'essentiel déterminés par le Règlement (CEE) 1893/91.

Par „*contrat de service public*“ il faut entendre au sens dudit Règlement „*un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un Etat membre et une entreprise de transport dans le but de fournir au public des services de transport suffisants*“. D'après les dispositions communautaires l'objet du contrat de service public porte notamment sur:

- „– *des services de transport répondant à des normes fixes de continuité, de régularité, de capacité et de qualité;*
- *des services de transport complémentaires;*
- *des services de transport à des prix et des contions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines relations;*
- *des adaptations des services aux besoins effectifs.*“

Quant aux modalités de la mise en oeuvre des contrats de service public les points suivants sont à retenir:

- „*a) les caractéristiques des services offerts, notamment les normes de continuité, de régularité, de capacité et de qualité;*
- b) le prix des prestations faisant l'objet du contrat qui soit s'ajoute aux recettes tarifaires, soit inclut les recettes ainsi que les modalités des relations financières entre les deux parties;*
- c) les règles concernant les avenants et modifications du contrat, notamment prendre en compte des changements imprévisibles;*
- d) la durée de validité du contrat;*
- e) les sanctions en cas de non-respect du contrat.*“

Les contrats que l'Etat a conclus avec les CFL et les entreprises actives dans le cadre du RGTR en tiennent compte et pourront donc être repris par l'établissement public à créer dès l'entrée en vigueur de la loi en projet.

L'autorité organisatrice sera responsable pour déterminer l'offre suivant les besoins constatés et selon des considérations tenant à l'aménagement du territoire, à la politique économique et de l'habitat, à la politique des transports et de l'environnement et aux disponibilités budgétaires (cf. article 1er du projet de loi sous examen).

Ses missions, qui seront exercées sous la tutelle du Ministre des Transports, seront les suivantes (d'après l'étude précitée du Prof. Brändli sur le réseau AVL de mars 1987):

- missions principales:
 - détermination des prestations (Leistungsdefinition/Grundlagen- und Grundsatzplanung);
 - politique tarifaire;
 - définition du cahier des charges de négociation des contrats de service public;
 - gestion financière et rémunération des opérateurs;
- missions secondaires:
 - promotion des transports publics;
 - information de la clientèle;
 - statistiques, enquêtes, comptages.

A noter que les missions secondaires de l'autorité organisatrice identifiées par le Prof. Brändli se rapprochent à bien des égards des fonctions qui sont normalement confiées aux cellules de mobilité.

L'opérateur est à son tour responsable de fournir par ses propres moyens le service public auquel il s'est contractuellement engagé, aux conditions et aux prix convenus.

Deux corollaires valent en relation avec ce principe.

- 1° En présence de transports publics déficitaires l'autorité ayant commandé le service doit compenser à l'opérateur la part de son prix de revient non couverte par des recettes propres perçues sur la clientèle.
- 2° Le contrat de service public ne s'oppose ni à une pluralité d'opérateurs, ni ne préjuge sur le statut public ou privé d'un opérateur.

Un problème qui a dans ce contexte été largement ignoré jusqu'à présent, tient à l'absence d'intérêt de l'opérateur pour le résultat financier et commercial de la prestation fournie pour compte de l'autorité organisatrice. En effet, ce défaut d'intérêt direct conduit à inciter le transporteur à s'intéresser davantage à la prestation d'un nombre élevé de kilomètres qu'au transport d'un nombre important de clients comme l'a relevé le Conseil d'Etat dans son avis du 5 novembre 2002 relatif au projet de loi budgétaire pour 2003. Il faudra dès lors que la future autorité organisatrice prévoie dans le cahier des charges du contrat de service public une formule d'intéressement des opérateurs sensibilisant ceux-ci pour concourir directement à améliorer l'attrait des transports publics et à y attirer davantage de clients.

L'organisation préconisée des transports publics reposera donc désormais sur les principes suivants:

- l'autorité organisatrice détermine sous la responsabilité du Ministre des Transports, l'offre de transports publics;
- les services publics formant cette offre sont autorisés de cas en cas par le Ministre des Transports sur proposition de l'autorité organisatrice;
- l'autorité organisatrice confie la réalisation des prestations de transports à des opérateurs sur base d'un contrat de service public dont le cahier des charges aura été élaboré par ses soins et comportera une formule d'intéressement des opérateurs au résultat;
- l'admission comme opérateur de service de transport public sera limitée à des entreprises de transport justifiant être en règle à l'égard des exigences du droit d'établissement national et, le cas échéant, vis-à-vis des règles spécifiques communautaires si le service public à prester revêt un caractère transfrontalier.

7. La création d'une centrale de mobilité

Les axes de développement des transports publics définis dans le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 ont été retracés au paragraphe 1. ci-avant. Ce programme prévoit e.a. de creuser l'idée d'une centrale de mobilité.

Quant à la structure d'organisation des centrales de mobilité deux modèles coexistent. Parfois, la centrale de mobilité revêt une structure indépendante, parfois les fonctions en question sont intégrées dans les missions de l'autorité organisatrice.

Tant pour des considérations tenant au souci d'une organisation rationnelle des tâches que pour éviter des frictions inutiles entre deux entités dont l'une serait compétente pour les contacts avec la clientèle (information du public, évaluation des besoins, gestion des plaintes, ...) et la définition des besoins et l'autre pour la mise en place de l'offre, il est opté pour l'intégration de la centrale de mobilité dans les structures de l'autorité organisatrice qui cumulera ainsi les deux fonctions. Ce choix semble d'autant plus pertinent que les attributions revenant normalement à une centrale de mobilité se recoupent partiellement avec les missions que – sur base de l'expérience acquise avec les structures en place dans notre pays – il convient de confier à l'autorité organisatrice.

Les études lancées avec le concours d'un bureau luxembourgeois et un consultant allemand ont en effet permis de cerner comme suit les objectifs à réaliser grâce à la centrale de mobilité. Ces objectifs sont au nombre de trois:

- sur le plan stratégique: plate-forme de planification pour développer et coordonner une offre cohérente des transports publics adaptée au rythme de l'évolution des besoins ainsi que pour définir les structures tarifaires et pour mettre au point des produits nouveaux;
- sur le plan de la gestion: mission de gestion et d'évaluation des données relatives aux transports publics (données structurelles, évaluation des besoins, comptage des voyageurs, ...), suivi des demandes de services nouveaux et des plaintes, contrôle de la qualité, comptabilisation des recettes et facturation;
- sur le plan de la communication: fonction d'information et de conseil pour la clientèle en matière d'offre et de tarification (guichet d'accueil, central téléphonique, Internet) et fonction de communication (marketing, publicité).

Les fonctions de centrale de mobilité à assumer par l'autorité organisatrice peuvent dès lors être définies comme suit:

En matière de planification, elle assurera le suivi de l'évolution des besoins et l'adaptation de l'offre. Elle déterminera la politique tarifaire dans le cadre des orientations politiques qu'elle reçoit à cet égard de la part du Ministre. Elle veillera à une organisation rationnelle de l'offre, tout en coordonnant les moyens à mettre en œuvre pour satisfaire au mieux la demande. Cette coordination ne vise pas seulement la mise en place d'une offre commune et parfaitement adaptée du train et de l'autobus, mais comportera aussi l'obligation de coopérer étroitement avec les Communes qui ont mis en place leurs propres réseaux de transports publics (cf. autobus de la Ville de Luxembourg, City-Bus, ...). Elle comprend également la mission de développer des produits nouveaux.

En matière de gestion, les modèles allemands étudiés confient à la centrale de mobilité le traitement des données statistiques relatives aux transports publics (l'amenant de la façon à coopérer étroitement avec la cellule „modèle de trafic“ exploitée par ailleurs en commun par le Ministère des Transports, le Ministère des Travaux Publics et la Ville de Luxembourg en vue de sous-traiter ladite activité à celle-ci). Dans le cadre de ce volet des missions range également la gestion comptable des transports (programmation financière, comptabilisation des recettes, facturation, établissement des budgets, ...). Ce volet comprend enfin le controlling technique et financier des transports publics évoluant sous la responsabilité de l'autorité organisatrice. Il convient de noter que ce volet des missions qui revient couramment aux centrales de mobilité allemandes, recouvre donc en fait les compétences relevant normalement de l'autorité organisatrice et souligne encore une fois l'intérêt de confier à une seule et même entité les missions de l'autorité organisatrice et celles de la centrale de mobilité.

Les tâches que le modèle allemand réserve aux centrales de mobilité en matière de communication, et l'importance qui est réservée à cet égard à l'information, donnent en fait une dimension nouvelle à l'organisation des transports publics par rapport aux attributions traditionnelles d'une autorité organisatrice. Le projet en préparation prévoit de réaliser cette fonction charnière de la manière suivante:

- phase 1: mettre au point une information de base (sous forme de tableaux) en matière d’horaire et de tarifs (horaires par ligne, horaires individualisés adaptés aux besoins personnels, horaires individualisés par arrêts, horaires de réseaux intégrés, information individualisée en matière de tarifs et de billetterie, ...);
- phase 2: création d’informations sous forme cartographique et établissement d’horaires personnalisés (retracant les trajets de déplacement d’arrêt à arrêt), de plans de situation des haltes et arrêts, d’informations tarifaires transfrontalières, de plans réseaux;
- phase 3: établissement graphique d’horaires personnalisés (retracant les trajets de déplacement souhaités sur fond de plan cartographique de porte à porte ou de porte à arrêt).

Parallèlement à la mise au point de cette fonction principale, les services complémentaires seront créés dès la finalisation de la phase 1:

- établissement de nouveaux produits (taxi collectif, „Rufbus“) assurant une offre flexible adaptée aux besoins réduits en cours de soirée, pendant les fins de semaine, dans des régions ayant un tissu démographique faible („Nachfrageschwache Zeiten/Räume“);
- information sur l’offre intermodale (incluant les possibilités d’accueil et, le cas échéant, les conditions tarifaires) des parkings de dissuasion „P&R“;
- mise au point d’une offre spécifique pour les personnes à mobilité réduite (cf. gestion des transports pour compte de l’éducation différenciée);
- coopération avec les Communes, les écoles et les entreprises pour créer et développer des services destinés à des besoins spécifiques ou nouveaux (information sur les City-Bus communaux, synergies en matière de transports publics avec les transports locaux organisés pour compte de l’enseignement préscolaire et primaire, adaptation de l’offre aux besoins d’une zone d’activité, d’une entreprise, en collaboration avec les employeurs concernés – cf. article 7 du projet de loi);
- organisation du covoiturage („Fahrgemeinschaftsbörse“) et du carsharing;
- informations sur les moyens de déplacement non motorisés (offres pour cyclistes aux gares et haltes, ...).

La mise en place de la fonction „marketing/communication“ présuppose que la centrale de mobilité soit dotée des ressources humaines et des équipements requis pour répondre aux tâches précitées. Les expériences étrangères permettent d’évaluer les moyens à mettre en oeuvre

- recrutement d’un personnel qualifié en nombre suffisant pour assurer à côté des fonctions „back office“ une permanence quotidienne (au-delà des plages horaires correspondant aux heures d’ouverture des bureaux, y compris pendant les fins de semaine et les jours fériés) au central de communication („call center“) et au(x) bureau(x) d’accueil;
- mise à disposition des locaux requis pour faire fonctionner le service;
- impression et diffusion de dépliants d’information;
- mise au point d’une stratégie de marketing;
- installation de bornes „multimédias“ à des endroits stratégiques (aéroport, gares, sites culturels, grands commerces, ...);
- mise à profit des „média nouveaux“ (Internet, SMS, ...);
- coopération avec les opérateurs et d’autres partenaires publics et privés dans le domaine de la publicité et de la communication.

L’avenant du 13 décembre 2002 à la convention entre l’Etat du Grand-Duché de Luxembourg et la Société Nationale des CFL en matière de gestion technique et comptable des services routiers réguliers de personnes rémunérés du 25 février 1978 retient le principe d’une étroite coopération entre le Ministère et la société de chemin de fer pour entamer dès à présent les travaux préparatoires requis en vue de disposer au plus tard au moment de la mise en place de l’établissement public (commentée au paragraphe 8 ci-après), des moyens humains et matériels utiles pour gérer les missions revenant à la centrale de mobilité et relevant de la première phase de réalisation du projet identifiée ci-avant.

8. La création de l’autorité organisatrice sous forme d’établissement public

Le principe de concevoir l’autorité organisatrice à créer sous forme d’un établissement public se dégage du programme de coalition de 1999 qui prévoit la création d’une structure en charge de

l'organisation des transports publics, de la négociation des conditions de prestations de transport à fournir ainsi que du fonctionnement de ces transports au meilleur coût pour la collectivité, tout en veillant à une adaptation flexible et continue de l'offre aux besoins et en assurant l'information afférente du public.

Certains avis récents du Conseil d'Etat sur la création d'établissements publics ainsi que le rapport spécial de la Cour des Comptes sur les établissements publics soumis à un contrôle annuel – 2000 ont montré l'intérêt d'entourer la création de nouveaux établissements publics de la circonspection nécessaire notamment pour avoir les garanties utiles afin de faire jouer convenablement la tutelle politique, d'assurer la transparence de la gestion pour empêcher des collusions d'intérêt entre la gestion de l'établissement public et l'exercice des fonctions administratives de surveillance de l'établissement ou encore d'éviter que l'existence de l'établissement n'aboutisse à des surcoûts par rapport au cas de figure où la même mission serait gérée par l'administration elle-même.

A l'heure actuelle l'organisation des services publics par rail est assumée par les CFL eux-mêmes. Celle des services relevant du RGTR est prise en charge par le Ministère des Transports qui a délégué certaines tâches administratives, techniques et comptables à une cellule des CFL créée sur base de la convention précitée du 25 février 1978 sur la gestion technique et comptable des services des transports routiers réguliers de personnes rémunérés; l'amendement du 13 décembre 2002 est intervenu dans la perspective de la mise en œuvre du projet de loi sous examen et de la création d'une nouvelle autorité organisatrice, assumant e.a. les fonctions d'une centrale de mobilité.

Le service en charge au Ministère des Transports de la coordination générale des transports publics qui assure en plus des fonctions d'interlocuteurs pour les CFL, les autobus de la Ville de Luxembourg et les services du TICE et qui assume surtout la gestion du RGTR comporte un effectif bien moins étoffé que celui affecté aux structures de gestion en place auprès des 3 opérateurs précités, nonobstant un éventail de responsabilités bien plus étendu. Dans la perspective de l'importance grandissante des transports publics pour maîtriser les problèmes de mobilité futurs, tant l'ordre de grandeur de l'effectif en place que son statut légal ne constituent pas de réponse satisfaisante au défis actuels et à venir que pose l'organisation des transports publics, malgré le grand engagement individuel des agents en place.

En effet, déjà à l'heure actuelle le service du Ministère des Transports n'arrive guère à développer d'autres activités que les tâches de gestion courante. Le contrôle du fonctionnement des services de transport en place, le suivi de l'évolution des besoins, l'analyse de demandes nouvelles, les projets de réorganisation utiles, la mise à disposition du public des informations utiles ne sont pas réalisables dans l'étendue et dans les délais voulus. Ces problèmes augmenteront sous l'effet de l'évolution du modal split en faveur des transports publics. S'y ajoute l'intérêt de réunir au sein d'une seule entité l'ensemble des fonctions de coordination relatives à l'organisation des transports publics qui comprennent notamment aussi le contrôle, l'information ainsi que le développement de produits nouveaux.

La volonté d'adapter les moyens aux besoins posés par l'organisation actuelle, d'accroître ceux-ci au rythme de l'augmentation de l'offre envisagée, et d'élargir les missions à des tâches nouvelles ne pourra pas être mise en œuvre en maintenant le cadre actuel d'un service intégré dans les structures du Ministère des Transports. En effet, l'adaptation des moyens nécessaires pour atteindre les objectifs posés ne saura dans ces conditions se faire au rythme souhaité.

La question d'une forme d'organisation alternative se trouve donc posée. Comme au regard des missions en cause la question d'une privatisation du service n'est pas concevable, l'alternative de l'attribution de la gestion de l'activité concernée par un établissement public s'avère appropriée. En effet, l'établissement public se révèle être un dénominateur commun entre l'autonomie de gestion administrative et financière qu'imposent les contraintes de service public des transports en commun et la nécessité de conférer à l'autorité organisatrice un pouvoir décisionnel clairement délimité par un cadre légal préétabli, pouvoir décisionnel qui s'exercera de toute façon sous la tutelle du Ministère des Transports.

L'étude sur les critères relatifs à la création d'établissements publics au Luxembourg réalisée par l'Institut Européen d'Administration Publique (IEAP) de Maastricht en octobre 2001 pour compte du Ministère de la Fonction Publique et de la Réforme Administrative peut servir de référence pour définir les critères auxquels devra répondre l'établissement public à créer.

Cette étude évoque tout d'abord la nécessité d'examiner si les tâches à confier à un établissement public ne pourraient pas aussi bien être assurées par l'Administration elle-même ou faire l'objet d'une privatisation pure et simple. Les développements ci-avant donnent une réponse à cette question. L'étude

propose ensuite de cerner le périmètre de l'Etat en distinguant entre les domaines fondamentaux de l'administration traditionnelle qui comportent l'exercice de la puissance publique de l'Etat et la sauvegarde des intérêts généraux de l'Etat, d'une part, et les secteurs de l'action publique qui comportent des activités susceptibles de faire l'objet d'une décentralisation ou déconcentration fonctionnelle, d'autre part. En vue de cette distinction, l'IEAP propose de s'inspirer de la communication 88/C72/02 de la Commission Européenne qui exclut certains services publics de la notion d'administration publique dont e.a. les transports en commun.

Un troisième aspect des recommandations de l'IEAP concerne la définition de la notion d'établissement public. L'établissement public doit en effet, de l'avis de l'IEAP, répondre aux cinq critères suivants, empruntés au modèle français

- personnalité juridique autonome;
- personnalité publique et appartenance au secteur public;
- spécialité de l'objet;
- autonomie administrative;
- autonomie financière.

Ces critères sont respectés dans le contexte de l'établissement public projeté comme en témoignent les articles afférents du projet de loi dont les dispositions sont plus spécifiquement examinées dans le cadre du commentaire des articles.

9. La création d'un fonds des transports publics

A l'heure actuelle le financement des transports publics intercommunaux est assuré pour une première partie grâce au produit du prix de transport prélevé sur les clients sur base d'un barème tarifaire préétabli et pour l'autre partie (majeure) grâce aux subventions étatiques inscrites au budget de l'Etat.

Les conventions que l'établissement public pourra conclure avec des communes ou des entreprises privées et la prérogative dont il bénéficiera pour imposer aux transporteurs des critères de productivité dans les futurs contrats de service public permettront de créer de nouvelles sources de financement des transports publics. Même si les fonds extra-budgétaires servant à l'exploitation des transports en commun resteront marginaux par rapport au poids des interventions financières de l'Etat, le principe de l'autonomie financière de l'établissement public et la nécessité de responsabiliser ses dirigeants sur des résultats à atteindre plaident pour mettre les crédits publics à sa disposition dans le cadre d'une gestion budgétaire séparée qui prendra de préférence la forme d'un fonds budgétaire spécial permettant une transparence comptable ainsi qu'un contrôle interne plus facile et mieux structuré que dans la situation actuelle où les crédits budgétaires sont gérés par différents services du Ministère des Transports.

10. La participation des Communes et des clients aux transports publics

Le projet de loi sous examen prévoit deux chapitres spécifiques traitant plus particulièrement de l'association des Communes à l'organisation des transports publics et de la participation des clients du train, du tram et de l'autobus.

Il convient d'abord de rappeler que l'organisation des transports publics locaux – c.-à-d. des services de transport en commun qui sont confinés au territoire d'une seule commune – continue à faire partie des attributions des autorités locales, sans préjudice de la faculté offerte par l'article 7 à l'autorité organisatrice de se concerter avec les autorités communales compétentes pour offrir en commun des prestations de transport répondant à la fois à des besoins régionaux et à une demande locale.

Au-delà de cet aspect liminaire le projet de loi prévoit l'intervention des Communes dans l'organisation nationale des transports publics sous les trois angles de vue suivants:

- chaque Commune est censée désigner parmi les élus locaux un délégué aux transports publics, chargé plus particulièrement d'assurer l'interface avec l'autorité organisatrice;
- comme les transports publics ne sauront à eux seuls fournir une réponse satisfaisante aux problèmes de mobilité, les Communes sont incitées à élaborer seules ou de concert avec les Communes limitrophes des plans de déplacement locaux destinés à mieux gérer la mobilité en concordance avec les préoccupations de protection de l'environnement naturel et urbain et de préservation de la qualité de l'habitat;

- les Communes continueront à être responsables de l'aménagement et de l'entretien des haltes et arrêts suivant les directives émises à cet égard par l'autorité organisatrice.

La désignation des délégués communaux aux transports publics fonctionne déjà à l'heure actuelle sur une base informelle suite à une initiative du Ministère des Transports remontant à décembre 1993. Depuis 1994 le dialogue entre l'Etat et les Communes est facilité grâce à la désignation de ces interlocuteurs privilégiés du Ministère des Transports. Au vu de l'expérience concluante des années passées il est prévu de rehausser la fonction du délégué communal aux transports publics en donnant à l'institution un statut légal et en exigeant que le délégué soit obligatoirement désigné parmi les membres du Conseil communal.

L'attention a été attirée itérativement sur le fait que les transports publics sont certes nécessaires pour relever le défi de la mobilité durable, mais ne sauront à eux seuls constituer une réponse suffisante.

En effet, tant les avantages de disponibilité et de flexibilité de la voiture particulière, notamment en présence d'une gestion généreuse du stationnement urbain, que l'absence de réseaux intégrés des autres formes de déplacement alliant transports publics et circulation piétonne et cycliste, les seules mesures prises pour augmenter l'attractivité des transports en commun ne suffiront pas pour renverser la tendance.

Le modèle français des plans de déplacement urbains, pour le surplus obligatoire dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants, offre une alternative nouvelle. L'intérêt de cette alternative réside en particulier dans l'approche intégrée du règlement des problèmes de mobilité sur le plan urbain. C'est pourquoi il sera avantageux de reprendre le principe des plans de déplacements locaux intégrés suivant le modèle français. La cellule de mobilité à créer dans le cadre de l'autorité organisatrice devra assumer un rôle de conseil, d'appui et de coordination pour orienter et soutenir les Communes disposées à entamer l'élaboration d'un plan de déplacement local. En effet, des réseaux de chemins piétons et cyclistes cohérents, le souci de privilégier la circulation des moyens de transports en commun, une gestion plus parcimonieuse de l'espace réservé au stationnement des navetteurs professionnels, une nouvelle logistique d'ensemble pour endiguer les formes inutiles du trafic individuel et pour promouvoir un cadre propice à l'utilisation des transports publics sont autant d'éléments ne contribuant pas seulement à l'apaisement du trafic, mais comportant en outre une plus-value certaine pour les transports publics.

Un dernier aspect requérant l'intervention des pouvoirs locaux concerne l'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes desservis par les transports publics par rail et par route.

Par analogie aux formules de partage des responsabilités entre l'Etat et les Communes retenues ailleurs dans la législation sur la gestion de la voirie publique et conformément aux errements couramment pratiqués, la Commune sera dorénavant de façon formelle en charge de l'aménagement et de l'entretien des haltes et arrêts, y compris les gares ferroviaires. Au niveau de la construction de haltes et gares nouvelles feront exception à ce principe les gares de transbordement, et notamment les gares d'échange à créer à la périphérie de la capitale aux termes de la stratégie „mobilité.lu“ ainsi que les arrêts aménagés plus spécialement pour desservir des parkings de dissuasion (parkings P&R) ou des établissements de l'enseignement postprimaire. Les investissements à charge des Communes seront pour le reste supportés à 50% par l'Etat. Les mêmes règles valent pour l'entretien constructif des haltes et gares en place, abstraction faite des gares appartenant aux CFL en vertu de la loi du 28 mars 1997.

Par ailleurs, l'entretien courant des points d'arrêts sera intégralement à charge des Communes – nettoyage, signalisation, menues réparations – exception faite encore une fois pour les gares appartenant aux CFL, les gares de transbordement, ainsi que les haltes aménagées en relation avec un parking de dissuasion ou un établissement scolaire postprimaire.

Enfin, souhaitant installer un dialogue permanent et fructueux entre les responsables des transports publics – autorité organisatrice et opérateurs –, d'une part, et clients de l'autobus, du tram et du train, d'autre part, le projet de loi prévoit l'institution d'un comité des usagers des transports publics qui sera l'interlocuteur privilégié des autorités publiques et de l'autorité organisatrice. La composition définitive et les modalités de fonctionnement de ce comité des usagers sont reléguées à un règlement grand-ducal.

11. Les règles de police en matière de transports publics

A l'instar de la loi du 12 juin 1965 précitée, le projet de loi prévoit de déléguer à un règlement grand-ducal les mesures d'exécution des nouvelles dispositions légales en matière de police.

Il s'agit plus particulièrement des conditions relatives à la délivrance, à la validité et au retrait des autorisations dont doivent être titulaires les opérateurs, des modalités tarifaires qui s'appliquent aux transports publics, des documents de transport et de l'exigence d'une assurance pour couvrir la responsabilité civile ainsi que de l'ensemble des règles qui sont destinées à assurer de façon générale la sécurité et la sûreté dans les transports publics et qui s'adressent tant aux transporteurs qu'aux voyageurs.

En vue d'assurer le respect des règles de police en question, il y a lieu d'organiser une surveillance appropriée de leur application. Cette surveillance comporte trois échelons d'intervention.

Le contrôle des titres de transport sera effectué par des agents qui ont à cet effet bénéficié d'une formation spéciale et qui sont agréés par le Ministre des Transports. Ces agents relèveront en pratique soit des opérateurs, et notamment des CFL en tant que principal transporteur ferroviaire (contrôleurs de train), soit de l'autorité organisatrice. Ils seront habilités à se faire exhiber les titres de transport et à percevoir à charge des fraudeurs découverts les sur-taxes prévues à cet effet par la réglementation afférente.

Le contrôle de l'exécution par les transporteurs de leurs obligations réglementaires et contractuelles sera confié à des agents spécialement formés qui relèveront directement de l'autorité organisatrice. Lorsqu'ils auront constaté des irrégularités, ces agents établiront des rapports à l'intention des organes directeurs de l'autorité organisatrice; selon le cas, celle-ci appliquera les clauses pénales prévues à cet effet par le contrat de service public, ou transmettra le dossier au Ministre des Transports en vue de l'application de mesures administratives appropriées.

Les deux catégories d'agents seront assermentés. Rien n'empêche l'agrément d'une même personne en vue d'assumer les deux fonctions de contrôle précitées, du moment qu'elle fait partie de l'effectif de l'autorité organisatrice.

Le contrôle du respect de la législation sur les transports publics prise dans son ensemble appartient aux officiers de police judiciaire et notamment aux membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et des accises habilités à rechercher les infractions, conformément aux errements repris de la loi du 12 juin 1965, et à dresser procès-verbal des infractions constatées.

Un aspect particulièrement sensible de la police des transports publics concerne la sûreté dans les moyens de transport ainsi que dans les gares, haltes et arrêts. Conformément aux propositions d'un groupe interdisciplinaire institué par le Ministre des Transports et réunissant des représentants de l'Administration des opérateurs et les organisations syndicales, il est prévu d'accorder aux différentes catégories d'agents chargés de la surveillance le pouvoir d'enjoindre aux personnes responsables d'avoir troublé l'ordre de quitter le moyen de transport, la gare ou l'arrêt où la perturbation de l'ordre a eu lieu. Le ministre aura par ailleurs la possibilité d'interdire l'accès aux personnes en question.

Les infractions aux règles d'octroi et de validité des autorisations requises de la part des transporteurs participant aux transports publics, les infractions aux exigences en matière d'assurance et les fraudes commises en matière de comptabilisation des prestations de transports publics rémunérées par l'Etat constitueront des délits et seront punies en conséquence. Les autres infractions aux dispositions du projet de loi sous examen et des règlements pris en son exécution seront sanctionnées comme contraventions. Cette distinction permet de continuer à appliquer des peines correctionnelles aux infractions d'une gravité certaine.

Le fait de considérer désormais les irrégularités moins graves comme contraventions permet d'en maintenir le caractère pénal, tout en déchargeant les autorités judiciaires et la police grand-ducale grâce aux différents allègements procéduraux et organisationnels que permet cette décorrectionnalisation de la grande majorité des infractions susceptibles d'être commises dans le domaine des transports publics.

L'effet de cette innovation ne permettra pas seulement de transférer la compétence juridictionnelle du tribunal correctionnel au juge de police, mais rendra également possible l'application de l'avertissement taxé.

En plus, la présence des fonctionnaires des douanes et accises dans les trains et dans les gares qui leur est imposée par leurs missions en matière de lutte contre la toxicomanie, sera mise à profit pour leur confier aussi une compétence générale en matière de contrôle de l'application des dispositions légales projetées, renforçant de la façon la surveillance dans les trains et dans les gares dans une optique de prévention des actes d'agression gratuite qui ont tendance à se multiplier. Par analogie à la législation routière il est en outre prévu d'appliquer aux non-résidents trouvés en infraction le concept de la somme à consigner (représentant le double du montant de l'avertissement taxé), chaque fois que le contrevenant

omet (à cause d'un désaccord sur la réalité ou la qualification de l'infraction) de payer la taxe de l'avertissement taxé et préfère déférer l'affaire au juge de police.

L'ensemble des innovations projetées est censé alléger les procédures judiciaires tout en améliorant l'efficacité de la surveillance dans l'intérêt de la prévention des illégalités.

12. Les dispositions transitoires

Avec l'entrée en vigueur de la loi en projet, les dispositions qui sont reprises de la loi précitée du 12 juin 1965 sur les transports routiers feraient double emploi avec cette loi.

C'est pourquoi il est proposé d'élaguer la loi de 1965 de toutes les dispositions ayant trait aux transports de personnes qui figureront désormais dans la future loi sur les transports publics.

Le texte de la loi de 1965 s'en verra réduit aux dispositions concernant uniquement encore les transports internationaux par route de choses rémunérés.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er énonce les objectifs auxquels les transports publics sont censés répondre dans l'intérêt d'une mobilité optimale pour tous.

Si le but essentiel est de répondre aux besoins de déplacement de la population résidente ou active au Luxembourg, l'article 1er souligne cependant aussi la nécessité d'organiser ces transports selon des critères de rentabilité économique, tout en prenant en compte la dimension sociale des transports publics pour les différentes catégories défavorisées de la population. Le caractère de service public des transports en commun requiert par ailleurs une prise en compte appropriée des orientations de la politique d'aménagement du territoire impliquant aussi l'intégration des régions frontalières voisines où se recrute une bonne part de la main-d'œuvre active au Grand-Duché.

Le principe du libre choix du mode de transport est confirmé. Ce choix s'exercera évidemment devant la toile de fonds de la capacité d'évacuation du trafic sur le réseau routier, notamment pendant les heures de pointe sur les axes majeurs menant vers les centres d'activités principaux du pays, ainsi que face à l'offre limitée d'espace de stationnement disponible au lieu de destination.

Par ailleurs, la responsabilité des autorités étatiques que la loi en projet entend consacrer, fait que cette liberté de choix du mode de transport requiert l'adaptation continue de l'offre des transports en commun aux changements des besoins de déplacement, pour en faire une alternative valable aux moyens de transport individuels.

Au-delà de ces exigences de base l'organisation des transports publics doit se faire en tenant compte

- des critères d'accès, de confort et de coût facturé pour l'ensemble de la clientèle correspondant aux critères généralement appliqués en matière de service public de la garantie d'une desserte intégrale et équilibrée du territoire;
- des intérêts financiers des couches sociales moins favorisées (jeunes, personnes, du troisième âge, familles nombreuses, ...), d'une part, et des besoins particuliers des handicapés, d'autre part.

Ces orientations se retrouvent également dans d'autres législations nationales. C'est ainsi qu'en France la loi modifiée du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs retient aux articles 1er et 2 que „*le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expression des échanges internationaux, notamment européens*“.

Tout en notant que l'objet de la loi française précitée qui s'étend à l'ensemble des transports intérieurs est plus large que celui de la loi en projet, limité aux transports publics, des préoccupations similaires à l'article 1er sous examen se retrouvent à l'article 2 de la loi française: „*La mise en oeuvre progressive du droit en transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, ... des mesures particulières peuvent*

être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ... les catégories sociales défavorisées (...) peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.“

ad article 2

L'article 2 comporte la délimitation géographique du champ d'application de la loi en projet.

Les transports publics à organiser selon les critères légaux prévus portent sur les relations intercommunales à l'intérieur du Grand-Duché et couvrent en outre les besoins de déplacement entre le Grand-Duché et les régions frontalières allemande, belge et française.

C'est dire que sont visées les relations de transports publics nationales qui dépassent les limites territoriales d'une commune ainsi que les relations à caractère transfrontalier qui sont mises en place avec l'accord des autorités compétentes des pays voisins. Enfin, l'autorité organisatrice pourra, de sa propre initiative ou à la demande d'une commune ou d'un syndicat de communes, participer à l'organisation de transports publics confinés au territoire d'une seule commune dans la mesure où cette organisation répond à un besoin de transport réel et à un objectif de rationalisation des moyens nationaux et locaux mis en œuvre pour répondre à des besoins de transport complémentaires (cf. article 7).

ad article 3

Cet article détermine les différents types de transport par chemin de fer et par rail qui rentrent dans la définition des transports publics. L'article 3 reprend les critères d'organisation des transports publics par rail résultant du Règlement (CEE) 1893/91 précité et des actes de transposition de ce règlement édictés sur le plan national. Cette approche concorde parfaitement pour ce qui est du chemin de fer avec les missions en matière de gestion du service public dévolues à la société nationale des CFL en vertu de la loi du 28 mars 1997 précitée. Elle maintient en outre les distinctions faites par la loi du 12 juin 1965 précitée en ce qui concerne l'organisation des transports publics par route.

L'article apporte en plus deux précisions reposant sur des expériences récentes. La première consiste à rendre possible, dans un but d'organisation rationnelle, l'exécution du service public sur des relations transfrontalières régionales par les trains internationaux, si le service en place s'y prête, et l'autre admet la possibilité d'organiser certains services publics par des moyens de transport pris en location ou relevant d'un autre mode, en particulier lorsque les contraintes techniques du service ou des considérations tenant à une organisation rationnelle de l'offre l'exigent. Ce souci est illustré par exemple par la fermeture temporaire d'un tronçon de ligne ferroviaire suite à un accident ou un chantier, ou par les transports mis en place dans le cadre de l'éducation différenciée où un service de porte-à-porte au moyen de véhicules de petite capacité (minibus) est fréquemment requis. Le troisième alinéa de l'article 1er de la loi précitée du 12 juin 1965 prévoit d'ailleurs une disposition analogue.

ad article 4

Dans la lignée des définitions communautaires concernant le transport de personnes ainsi que des dispositions de la loi du 12 juin 1965 précitée il a paru opportun de reprendre les définitions usitées des différents types de transport normalement identifiés dans le cadre des services publics. A cet égard il convient notamment de renvoyer au troisième alinéa de l'article 1er et aux troisième et quatrième alinéas de l'article 2 de la précitée loi.

ad article 5

L'article 5 règle les conditions d'accès des opérateurs aux contrats de service public à conclure avec l'autorité organisatrice.

En vue d'être admis à prester des prestations de service public par rail, l'opérateur doit être titulaire de la licence et du certificat de sécurité qui en application des dispositions de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoient, d'une part, les conditions d'accès à la profession des entreprises ferroviaires ainsi que, d'autre part, les conditions de sécurité à remplir pour pouvoir effectuer des transports sur le réseau ferré national.

Quant à la prestation de transports publics par autobus, l'entreprise doit être titulaire d'une autorisation d'établissement conforme aux exigences de la loi du 30 juillet 2002, sinon d'une licence communautaire.

Dans la mesure où l'entreprise n'est pas établie au Luxembourg, mais qu'elle entend y effectuer des transports intérieurs, elle doit pour ce faire détenir l'autorisation de cabotage prévue à cet effet par le droit communautaire.

La dernière hypothèse est celle où l'entreprise d'autobus établie au Luxembourg entend uniquement effectuer des transports intérieurs. Comme l'autorisation d'établissement est établie par le Ministre des Classes Moyennes, l'autorité du Ministre des Transports n'est pas donnée. C'est pourquoi il est proposé de faire délivrer à ces entreprises une „licence nationale“ par le Ministre des Transports, émise sans autre formalité que celle de la présentation de l'autorisation d'établissement du Ministre des Classes Moyennes. Cette façon de procéder permettra au Ministre des Transports d'appliquer non seulement aux entreprises titulaires d'une licence communautaire et/ou d'une autorisation de cabotage, mais également aux entreprises d'autobus uniquement actives sur le plan national les mesures administratives conçues pour réagir contre les irrégularités graves ou répétées dont peut se rendre coupable un transporteur.

Aux termes du paragraphe 3. de l'article 5 ces mesures administratives comportent la prérogative du Ministère des Transports de refuser la délivrance ou le renouvellement des autorisations administratives précitées ou de retirer celles-ci temporairement ou définitivement, lorsque les irrégularités constatées à charge d'une entreprise déterminée le justifient.

ad article 6

L'article 6 ainsi que les articles 7, 8 et 9 du projet de loi sous examen ont trait au financement des transports publics.

Conformément aux errements en vigueur, il est prévu de percevoir à charge du client un tarif proposé par l'autorité organisatrice et soumis à l'approbation du Ministre de tutelle. Ce tarif inclut, à côté du prix de transport proprement dit, la mise en compte du transport de colis, de bagages et d'animaux. Il peut varier en fonction notamment des catégories sociales identifiées comme pouvant bénéficier de tarifs réduits.

L'Etat prend à sa charge le différentiel entre le prix de revient dû au transporteur conformément au contrat de service public et le produit des recettes perçues sur la clientèle. A cet égard il convient de rappeler qu'une des missions de la future autorité organisatrice sera de négocier avec les transporteurs des formules d'intéressement pour développer la qualité des services prestés et pour attirer davantage de clients sur le train et l'autobus (cf. considérations générales, paragraphe 6).

ad article 7

La distinction entre les transports publics confinés au territoire d'une seule commune et les transports dont l'itinéraire dépasse les limites territoriales d'une seule commune constitue un critère clair, d'application facile pour délimiter les compétences de l'Etat et des autorités locales.

Or, appliqué avec une trop grande rigidité ce critère risque d'être contre-productif dans des hypothèses où un service de transport déterminé peut répondre à la fois aux besoins locaux et à une demande régionale. C'est pourquoi l'autorité organisatrice doit avoir la possibilité de négocier avec la Commune intéressée une formule d'organisation et de financement du service répondant au mieux aux intérêts complémentaires des deux parties. Dans une optique similaire l'autorité organisatrice doit aussi pouvoir bénéficier de la flexibilité nécessaire pour créer des offres promotionnelles, par exemple pour stimuler l'utilisation de l'autobus ou du train par le personnel de grandes entreprises nouvellement implantées ou encore par les navetteurs travaillant dans une zone industrielle ou un parc d'activités nouvellement aménagé.

Les formules à retenir à cet effet sont censées comporter la possibilité pour l'autorité organisatrice d'associer les entreprises concernées elles-mêmes en vue de les faire participer à la sensibilisation et à l'information, voire même à l'organisation et au financement des mesures de promotion à lancer.

Aussi l'article 7 prévoit-il de donner compétence à l'autorité organisatrice pour conclure des accords avec les autorités locales et les entreprises en question pour répondre aux objectifs précités.

ad articles 8 et 9

Afin de faire disposer l'autorité organisatrice des crédits nécessaires à l'exécution de ses missions il est proposé de créer un fonds budgétaire spécial à charge duquel sont ordonnancées les dépenses à effectuer par l'autorité organisatrice.

Le fonds à créer se distingue des fonds budgétaires usuels en ce qu'il ne sert pas seulement à gérer des crédits d'investissement destiné par exemple à l'aménagement et à l'entretien constructif de gares routières et de parkings de dissuasion, mais qu'il est prévu d'y imputer également les dépenses de

gestion courante des transports publics. A cet égard le fonds à créer se rapproche du Fonds du Rail qui a aussi une fonction double de gestion des dépenses d'investissement et des dépenses de maintenance courante du réseau ferré national. Cette approche a l'avantage de pouvoir constituer des réserves financières en prévision de la réalisation d'investissements d'envergure ou de fortes augmentations des services de transport public p.ex. dans le cadre d'une réorganisation importante des lignes d'une région déterminée, sans que ces modifications doivent être accompagnées d'une année à l'autre d'une forte fluctuation du niveau des crédits inscrits au budget du Ministère des Transports.

L'attribution de la gestion dudit fonds à l'autorité organisatrice s'inscrit comme corollaire logique à côté des autres missions que la loi en projet prévoit d'attribuer à celle-ci.

L'alimentation du fonds se fera en ordre principal par des dotations budgétaires annuelles, mais le fonds pourra aussi recevoir des subventions allouées par l'Union Européenne dans le cadre de programmes communautaires comportant la promotion des transports publics. Les tarifs perçus sur la clientèle des transports en commun sont également portés en recette au fonds, tout comme les pénalités conventionnelles dues par un transporteur dans le cadre d'une future formule d'intéressement ainsi que le produit provenant de la prestation de services que l'autorité organisatrice sera en droit de facturer aux bénéficiaires de ces prestations, dont en particulier les communes et des entreprises privées.

ad article 10

Les articles 10 à 17 ont trait à l'organisation proprement dite des transports publics.

L'article 10 a trait aux compétences politiques qui, nonobstant l'intention de confier l'organisation des transports publics à un établissement public, resteront celles du Ministre des Transports. En effet, même si la nouvelle entité sera chargée de la gestion courante des transports en commun, il convient de veiller que les choix politiques et l'appréciation des grandes orientations de l'organisation des transports publics restent directement attribués à l'autorité politique.

L'article 10 retient à ces fins que l'établissement, les modifications importantes et la suppression de services de transport sont de la compétence du Ministre des Transports, l'entité organisatrice ayant à cet égard une mission de conseil et d'initiative.

La charge financière que l'Etat doit supporter en relation avec les services publics organisés sous sa responsabilité justifie l'obligation d'une enquête sur les besoins de trafic à effectuer – sauf circonstances exceptionnelles à apprécier par le Ministre – avant de mettre le service en place. Il convient d'ajouter que cette disposition ne dispense par l'autorité organisatrice d'assurer un suivi continu de l'évolution de la demande afin d'y adapter régulièrement l'offre en place.

Quant aux amendements à apporter au champ d'application de la compétence ministérielle deux précisions sont prévues.

Le paragraphe 1 reprend de la loi du 12 juin 1965 précitée le principe que tous genres de transports irréguliers non spécifiquement énumérés par l'article 3 (qui définit les différentes catégories de transports publics) sont également soumis à autorisation ministérielle avec la possibilité de les refuser du moment qu'ils feraient double emploi avec des transports publics en place. A l'instar dudit article 3 ne sont visés par cette autorisation que les services effectués au moyen de véhicules ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de neuf places assises (y compris celle du conducteur).

Par ailleurs, le paragraphe 3 énumère, dans la lignée de la législation de 1965 par ailleurs conforme aux exigences communautaires, les formes de transport qui sont a priori exclues de l'obligation d'autorisation ministérielle (cf. alinéas premier et deux de l'article 3 de la loi du 12 juin 1965).

ad article 11

L'organisation des transports publics est placée sous la surveillance du Ministre des Transports. La responsabilité de la gestion proprement dite revient à l'autorité organisatrice qui devra à cet effet bénéficier d'une autonomie suffisante pour gérer cette organisation au jour le jour, pour pourvoir aux moyens requis et pour résoudre les problèmes rencontrés avec la flexibilité et la rapidité souhaitées.

Toutefois, les initiatives de l'autorité organisatrice qui portent sur le cadre financier ou sur les orientations politiques de sa mission sont soumises à l'approbation du Ministre. Dans l'intérêt d'une flexibilité optimale de la gestion, il est prévu que le Ministre exerce son pouvoir d'approbation dans un délai déterminé à compter de l'initiative de l'autorité organisatrice, le défaut de se prononcer dans le délai légal valant accord tacite.

Par ailleurs, le Ministre est érigé en instance de recours contre des décisions que l'autorité organisatrice est amenée à prendre dans le cadre de la conclusion et de l'application des contrats de service public vis-à-vis des transporteurs.

Enfin, il est précisé que les décisions ministérielles sont, en tant qu'actes administratifs individuels, susceptibles d'un recours en annulation devant les juridictions administratives.

ad article 12

Cet article comporte les dispositions organiques de l'établissement public à créer en vue d'assumer les missions de l'autorité organisatrice sous la dénomination de „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.

Il a été opté pour cette dénomination afin de rester aussi proche que possible du sigle „RGTR“, bien connu du grand public et de la clientèle des transports publics comme logo d'identification de l'organisation des transports en commun par route qui prend place dans le cadre du Régime Général des Transports Routiers et qui est prévu par le règlement grand-ducal modifié du 3 février 1978 déterminant les conditions d'octroi et de retrait des autorisations d'établissement et d'exploitation des services de transports routiers réguliers de personnes rémunérés.

Sans préjudice des compétences retenues auprès du Ministre des Transports (cf. article 10) et de la tutelle que celui-ci exerce sur l'établissement public (cf. article 11), la RGTP assurera l'ensemble des fonctions de planification, d'organisation, de gestion et de contrôle des transports publics qui sont normalement celles de l'autorité organisatrice en France ou du Verkehrsverbund en Allemagne (cf. considérations générales, paragraphe 6).

Les compétences, l'organisation et le fonctionnement de la RGTP sont calqués sur le modèle des établissements publics créés récemment par le législateur luxembourgeois, une attention particulière étant réservée aux considérations du Conseil d'Etat développées plus particulièrement dans son avis du 27 novembre 2001 relatif au projet de loi portant création du Centre Virtuel de la Connaissance sur l'Europe.

Comme la mission de la RGTP se situe clairement dans le domaine des établissements publics industriels et commerciaux, elle a avantage à être régie par les règles du droit privé. A ces fins les critères retenus en la matière par la doctrine française sont observés: personnalité juridique propre, autonomie administrative, autonomie financière, la spécialité de l'objet social résultant par ailleurs des paragraphes 1., alinéa premier, et 2. de l'article 12.

La mission de la RGTP comporte deux volets: faire fonction d'autorité organisatrice en matière de transports publics (cf. paragraphe 6 des considérations générales) et assumer par ailleurs les attributions d'une centrale de mobilité conçue suivant les modèles fonctionnant à l'étranger (cf. paragraphe 7 des considérations générales).

Il importe de relever enfin que la mise en œuvre des missions de la RGTP et notamment la façon de régler ses relations avec l'Etat seront reprises dans un contrat entre l'Etat et la RGTP. Cette approche s'apparente à la démarche que le législateur a également retenue dans des cas de figure analogues, p. ex. pour régler les modalités de gestion de l'infrastructure ferroviaire (article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire) ou pour assurer les missions de développement et de gestion de l'enceinte aéroportuaire (article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare).

ad article 13

L'article 13 comporte le mode de fonctionnement de la RGTP qui est conçu selon le modèle retenu par les lois les plus récentes en matière de création des établissements publics. Les dispositions proposées s'inspirent quant aux principes d'organisation de la RGTP de l'avis précité du Conseil d'Etat du 27 novembre 2001 et quant aux modalités administratives et financières de l'organisation interne des nouveaux textes organiques des CFL approuvés par la loi du 28 mars 1997

1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;

2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) et

3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL.

4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Il convient notamment de relever la création d'une fonction de commissaire du gouvernement, appelé à surveiller la gestion de la RGTP par ses organes directeurs. Le commissaire du gouvernement dispose d'un droit de veto suspensif à l'égard des décisions prises par le conseil d'administration permettant au Ministre de tutelle d'invalider celles-ci dans un délai de 60 jours à partir de l'intervention du veto.

ad article 14

Cet article traite de la comptabilité de la RGTP.

Comme l'activité de l'établissement public se situe dans le domaine industriel et commercial, il est indiqué d'organiser la comptabilité selon les règles applicables aux sociétés commerciales, l'obligation de la réserve légale étant adaptée à la situation particulière de l'établissement public qui n'est a priori pas doté d'un capital social.

ad article 15

En matière de taxes et d'impôt, la formule d'exemption des obligations fiscales valant usuellement pour les autres établissements publics est également proposée pour la RGTP.

ad articles 16 et 17

Ces articles ont trait au régime légal du personnel occupé par la RGTP.

L'orientation industrielle et commerciale de l'établissement public conduit à retenir que l'engagement de personnel se fera sous le régime de droit privé qui est celui du contrat de louage de services.

Toutefois, dans l'intérêt de disposer du moins pour partie d'un personnel expérimenté pendant la phase de démarrage il faudra envisager le détachement de fonctionnaires et d'employés de l'Etat à la RGTP qui se recruteront de préférence parmi les agents actuellement en charge des missions de l'autorité organisatrice au sein même du Ministère des Transports ou aux CFL.

Cet effectif demandera à être renforcé par du personnel nouveau qui sera engagé sur base de contrats de louage de services.

ad article 18

L'article 18 comporte les dispositions selon lesquelles les plans de déplacement locaux dont question au paragraphe 10 des conditions générales.

Le texte proposé s'aligne sur les dispositions de la législation française qui a servi de référence.

ad article 19

L'article 19 a pour objet d'institutionnaliser le délégué communal aux transports publics qui existe depuis 1994 sur base d'un simple arrangement entre le département des Transports et les Communes.

L'ancrage légal de la fonction contribuera à rehausser l'autorité du titulaire et à stimuler sa responsabilité d'interlocuteur privilégié des intérêts locaux face aux organes chargés de l'organisation des transports publics sur le plan national.

ad article 20

L'article 20 poursuit un double objectif. Il se propose, d'une part, de créer les prémisses pour assurer que les points d'arrêt des transports publics soient signalés et aménagés selon des critères harmonisés. Il introduit, d'autre part, le principe d'une répartition claire des responsabilités en matière d'aménagement et d'entretien de ces points d'arrêts entre l'autorité organisatrice et les Communes.

L'approche retenue permet de tracer l'étendue de la responsabilité des Communes en la matière en faisant notamment supporter par celles-ci les charges financières liées aux arrêts en question, tout en prévoyant que l'Etat assumera toutefois par la voie de subventions une part des frais d'aménagement et d'entretien constructif, le coût afférent étant supporté par le nouveau Fonds des Transports Publics.

Il ne serait cependant pas équitable d'imputer sur les budgets des Communes territorialement concernées les frais en relation avec une gare de transbordement, une halte desservant un parking de dissuasion

à caractère régional ou un arrêt fonctionnant en relation avec un établissement de l'enseignement postprimaire. C'est pourquoi il est prévu de faire assumer les charges financières afférentes de manière intégrale par l'Etat. Comme il est impossible d'arrêter a priori une liste exhaustive des points d'arrêt qui entrent à cet égard en ligne de compte, il est proposé d'en dresser l'inventaire par voie de règlement grand-ducal qui sera adapté au fur et à mesure de l'évolution du dossier.

Enfin, les Communes qui sont territorialement concernées par l'emplacement des cinq grandes gares (Luxembourg, Bettembourg, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck et Pétange) devenues la propriété de la Société Nationale des CFL dans le cadre de la réforme intervenue par la loi du 28 mars 1997, seront également exemptées des charges financières susvisées.

ad article 21

L'article 21 prévoit l'institution d'un comité des usagers en vue de promouvoir le dialogue entre, d'un côté, les clients des transports publics et, de l'autre, les instances chargées de l'organisation de ces transports et les transporteurs qu'elles auront commis.

Les aspects tenant à la composition et au mode de fonctionnement de ce comité sont relégués à un règlement grand-ducal. A cet égard, les dispositions de l'article 4 (comité des usagers) de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une direction de l'aviation civile a servi de référence.

ad article 22

Les règles de police et les modalités du contrôle de leur application sont régies par l'article 22.

Quant aux règles de police proprement dites, le paragraphe 1. est une copie conforme de l'article 7 de la loi précitée du 12 juin 1965. Ce paragraphe renvoie, tout comme les dispositions de 1965, à un règlement grand-ducal pour arrêter les conditions d'exécution.

Les paragraphes 2 à 5 règlent à leur tour les modalités du contrôle de l'application des règles de police.

Au paragraphe 11. des considérations générales du présent exposé des motifs, les différentes catégories d'agents chargés de cette surveillance ont été identifiés et leurs prérogatives ont été circonscrites.

Il convient d'ajouter que les personnes investies de l'autorité d'exercer le contrôle du respect des règles de police en matière de transports publics auront la faculté d'enjoindre à des particuliers qui, dans les moyens de transports ou dans l'enceinte des gares, haltes et arrêts, se sont comportés de façon à troubler l'ordre ou à mettre en cause la sécurité, de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux. A défaut pour les personnes en question d'y obtempérer, le Ministre pourra leur interdire l'accès des transports publics pendant une durée pouvant aller jusqu'à une année entière.

Enfin, il est prévu de procéder à l'assermentation des agents de contrôle qui ne relèvent pas de la police grand-ducale ou des douanes pour renforcer par cette assermentation leur sens des responsabilités qu'ils assument dans l'exercice de leurs fonctions ainsi que leur autorité vis-à-vis de ceux qu'ils sont amenés à contrôler.

ad article 23

Conformément aux indications figurant au paragraphe 11. des considérations générales ci-avant, il est prévu de faire ranger dans la catégorie des contraventions la grande majorité des infractions contre les dispositions du projet de loi sous examen et des règlements pris en son exécution. En effet, le caractère souvent bénin des irrégularités constatées ne justifie pas l'engagement de poursuites pénales suivie d'une procédure judiciaire devant les tribunaux correctionnels. Cette situation comporte le risque de voir bon nombre de dossiers classés avec la perspective d'une démotivation évidente des agents verbalisateurs qui auront tendance à renoncer à la verbalisation des fautifs, faute d'avoir la certitude que leurs constatations connaîtront un suivi judiciaire approprié.

Dans cet ordre d'idées, il est prévu de maintenir le caractère correctionnel des seules infractions suivantes:

- la violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations requises pour effectuer des transports publics, règles qui sont édictées en vertu des articles 5 et 10 de la loi en projet;
- les infractions aux règles d'assurance des transports effectués;

- les faux en écriture et l'usage de faux en matière de facturation à l'Etat ou à l'autorité organisatrice des prestations de transports publics à fournir.

Toutes les autres infractions seront dorénavant considérables comme contraventions.

La distinction retenue s'apparente à la distinction des infractions retenues par la législation routière.

ad article 24

L'article 24 détermine les prérogatives d'investigation des officiers de police judiciaire et des fonctionnaires de la police grand-ducale et des douanes et accises pour constater les infractions.

Ces prérogatives sont reprises de l'article 9 de la loi précitée du 12 juin 1965.

L'article 24 comporte un ajout par rapport aux dispositions de 1965 en introduisant l'obligation pour les conducteurs des véhicules affectés aux transports publics de s'arrêter sur injonction des agents de contrôle prédésignés. L'omission de ce faire est punie comme contravention grave par analogie à l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

ad article 25

L'article 25 comporte la possibilité pour le juge pénal d'ordonner la confiscation de l'objet de l'infraction.

Les dispositions en question constituant une copie conforme de l'article 14 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, sauf qu'il est précisé au deuxième alinéa que le chef d'entreprise ou, si l'entreprise est une personne morale, l'entreprise elle-même peuvent être déclarés civilement responsables des amendes auxquelles ont été condamnés des membres de leur personnel en relation avec l'activité des transports exercée.

ad articles 26 et 27

Parallèlement à la décorrectionnalisation de la majorité des infractions contre les dispositions de la législation sur les transports publics prévue par l'article 24, les articles 26 et 27 comportent des allègements pour faciliter les poursuites contre les auteurs des infractions constatées.

L'article 26 prévoit en effet l'introduction du régime des avertissements taxés pour les contraventions contre les dispositions légales et réglementaires en matière de transports publics.

Le texte proposé s'aligne sur les dispositions figurant à l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée et traitant de l'avertissement taxé en matière de contraventions contre les règles de la circulation routière.

Il convient pourtant d'ajouter qu'à l'instar de la démarche en matière de législation routière l'application de l'avertissement taxé en relation avec les contraventions en matière de transports publics requerra, pour devenir effective, l'adoption d'un règlement grand-ducal réglant le mode de perception des taxes et introduisant un catalogue des avertissements taxés à retenir.

L'article 27 reprend les dispositions de l'article 16 de ladite loi de 1955. En effet, compte tenu des hypothèses où le transporteur ou l'employé d'une entreprise de transport actif dans le domaine des transports publics n'a pas sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg, il peut s'avérer avantageux de prélever une consignation sur le lieu même de l'infraction afin d'empêcher le contrevenant de se soustraire aux conséquences des infractions commises suite aux difficultés d'exécution en dehors des frontières nationales de décisions intervenues au pénal, notamment lorsque le montant de l'amende est substantiellement inférieur aux frais de la procédure d'exécution à l'étranger de la décision judiciaire luxembourgeoise.

ad article 28

La reprise dans le cadre du projet de loi sous examen d'un certain nombre de dispositions de la loi précitée du 12 juin 1965 qui ont plus spécialement trait aux règles d'organisation, aux dispositions de police et aux sanctions applicables en matière de transports publics a amputé la loi de 1965 du volet „transport de voyageurs par route rémunéré“.

Il s'ensuit que la loi de 1965 se limitera dorénavant au cadre légal des transports internationaux par route de marchandises, le fret routier national étant ab initio exclu de son champ d'application.

L'article 28 a dès lors pour objet de faire l'élagage rédactionnel du texte de la loi du 12 juin 1965 ne laissant subsister que les dispositions constituant l'encadrement légal des transports routiers internationaux de marchandises.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

I – Objet et champ d'application

Art. 1er.– Pour répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché de Luxembourg, l'Etat veille à la mise en place, à la gestion et au développement de services de transports publics qui répondent aux besoins des utilisateurs, et qui sont organisés aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et d'une intégration optimale des parties allemande, belge et française de la région transfrontalière.

Cette mobilité est fondée sur le libre choix du moyen de déplacement. Elle comporte la mise à disposition de services de transports publics qui sont offerts à des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, qui prévoient des mesures particulières en faveur des personnes à mobilité réduite, et qui tiennent compte des besoins des catégories sociales défavorisées.

Art. 2.– Les services de transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations transfrontalières entre le Grand-Duché et respectivement le Kreis Trier-Saarburg et le Kreis Bitburg-Prum du Land de Rhénanie-Palatinat, le Kreis Merzig-Wadern du Land de Sarre en Allemagne, ainsi que la Province de Luxembourg en Belgique et la Région Lorraine en France.

Sans préjudice des accords particuliers que la Régie Générale des Transports Publics, en abrégé RGTP, qui est instituée en vertu de l'article 12, peut conclure en application de l'article 7 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Art. 3.– 1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.

Font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services publics réguliers ou occasionnels sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.

Font partie des services de transports publics par route:

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services publics réguliers et des services réguliers spécialisés,
- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services publics occasionnels,

à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 2.

2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les ser-

vices précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.

Les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les conditions à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 4.– Les services de transports publics comprennent les services publics réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services publics occasionnels.

Sont considérés comme services publics réguliers les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant paiement du prix de transport.

Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services publics, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.

Sont considérés comme services publics occasionnels les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services publics réguliers.

Par transport rémunéré il faut entendre tout transport effectué moyennant une contre-prestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Art. 5.– 1. L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Le membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède. Les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation desdites licences nationales, licences communautaires et autorisations de cabotage sont arrêtées par règlement grand-ducal.

3. Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi du 11 juin 1999 précitée.

Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2. de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le Ministre à refuser la délivrance de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.

II – Le financement des services publics

Art. 6.– L’Etat peut pourvoir au financement des services de transports publics, déduction faite du prix de transport perçu par l’entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux.

A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l’article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d’une intervention financière de l’Etat, sont rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre la RGTP et lesdites entreprises.

Art. 7.– Lorsque dans l’intérêt d’une optimisation de l’offre de transport ou d’une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics qui soit relèvent des attributions d’une commune ou d’un syndicat de communes, soit sont organisés dans l’intérêt d’une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, la RGTP peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l’article 10, conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l’entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d’exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l’organisation et du coût de celles-ci.

Art. 8.– Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds des Transports publics“, désigné ci-après „le fonds“.

Les dépenses occasionnées par la planification, l’organisation, la gestion et le contrôle des services de transports publics ainsi que les dépenses engendrées par tout investissement, étude ou toute autre mesure d’exécution requise à cet effet sont imputées sur le fonds. Les dépenses à charge du fonds sont ordonnancées par la RGTP.

Art. 9.– Le fonds prévu à l’article 8 est alimenté:

- par des dotations budgétaires;
- par les subventions de l’Union Européenne allouées à des projets d’amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en oeuvre;
- par les produits des participations prévues à l’article 7;
- par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP.

Les sommes dont question aux deuxième, troisième et quatrième tirets de l’alinéa qui précède sont portées directement en recette au fonds.

III – L’organisation des transports publics

Art. 10.– 1. L’établissement, les modifications importantes et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre. Les propositions afférentes lui sont présentées par la RGTP ou par l’intermédiaire de celle-ci.

Les transports irréguliers 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 public occasionnel peut également faire au préalable l’objet d’une telle enquête.

3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services publics occasionnels 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;
- les services de navette organisés pour transporter, d'un même lieu de départ à un même lieu de séjour de vacances ou d'intérêts touristiques, les voyageurs préalablement constitués en groupe selon la durée de séjour prévue pour ramener chaque groupe au point de départ au cours d'un voyage ultérieur à l'expiration de la période prévue.

Art. 11.– Le Ministre exerce la haute surveillance sur les activités de la RGTP.

Les décisions prises et les avis émis par la RGTP selon les modalités figurant sous a), b), c) d) et h) du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 13 sont soumis à l'approbation du Ministre. Le Ministre exerce cette approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision ou de l'avis de la RGTP; passé ce délai, l'accord du Ministre est présumé, la décision peut être exécutée et l'avis peut être publié.

Lorsqu'une des entreprises désignées à l'article 5 trouve mal fondée une décision de la RGTP à son égard, elle peut déférer celle-ci au Ministre qui, après avoir entendu la RGTP, la confirme ou la réforme dans les trois mois à compter de l'introduction par l'entreprise requérante de son recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.

La décision ministérielle est motivée; elle est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

Art. 12.– 1. La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions relevant normalement des compétences d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.

Son siège est établi à Luxembourg. Par décision du conseil d'administration il peut être transféré en tout autre endroit du Grand-Duché de Luxembourg.

La RGTP dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre. Elle est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.

2. La RGTP a notamment pour objet:

- de déterminer 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;
- de proposer l'établissement, les modifications importantes ou la suppression de services de transports publics et d'aviser les demandes afférentes de la part de tiers;
- de définir le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- de conclure 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, la RGTP pouvant faire dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique;
- d'étudier, de promouvoir et de gérer, 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;
- d'assurer 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 personnes fréquentant les établissements de l'éducation différenciée;

- 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;
- d'accomplir par ailleurs toute autre mission qui se rattache directement ou indirectement à son objet, qui tend à en favoriser la réalisation ou qui lui est confiée par le Ministre;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui répondent notamment aux exigences de l'article 7 et qui, de façon générale, sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

La RGTP 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 notamment:

- en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par l'information ainsi que par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance;
- en promouvant les transports publics, en particulier par la sensibilisation et l'information du public;
- en développant des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- en assistant les communes et les syndicats de communes lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de déplacement locaux prévus par l'article 18;
- en nouant les 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 RGTP.

Les modalités de mise en œuvre des missions sus-énoncées sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et la RGTP.

Art. 13.– 1. La RGTP est administrée par un conseil d'administration.

Le conseil d'administration définit la politique générale de la RGTP 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 RGTP, et il peut en transférer le siège;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la RGTP, et il établit le rapport général d'activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la RGTP;
- d) il soumet au Ministre les propositions en matière tarifaire;
- e) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la RGTP;
- f) il engage le personnel de direction;
- g) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- h) il émet un avis sur toute question relative à la gestion et au développement des transports publics de sa propre initiative ou à la demande du Ministre;
- i) il conclut les conventions auxquelles est partie la RGTP;
- j) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le Gouvernement en conseil sur proposition du Ministre, dont un président et un vice-président. 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 Ministre propose à l'approbation du Gouvernement en conseil un remplaçant appelé à achever le mandat de celui qu'il remplace.

Ne peuvent devenir membre du Conseil d'administration:

- les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat;
- les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société qui exerce des activités de transport de personnes; par propriétaire est désignée

toute personne qui détient directement ou indirectement une participation de 10% ou plus dans une société ou institution dont l'objet est le transport de personnes;

- 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 RGTP 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 RGTP 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 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 RGTP.

3. Le Ministre désigne un commissaire du gouvernement qui assiste avec voix consultative aux séances du conseil d'administration. Le commissaire du gouvernement jouit, par ailleurs, d'un droit d'information et de contrôle sur l'activité de la RGTP ainsi que sur sa gestion technique, administrative et financière.

Il peut suspendre 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. Dans ce cas, il appartient au Ministre de décider dans un délai de 60 jours à partir de la saisine par le commissaire du gouvernement.

4. Le conseil d'administration peut déléguer la gestion journalière de la RGTP 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 RGTP. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la RGTP, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.

5. La RGTP 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 RGTP en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la RGTP.

6. Les rémunérations et indemnités allouées aux membres du conseil d'administration et à son secrétaire ainsi qu'au commissaire du gouvernement sont fixées par le Ministre; elles sont à charge de l'établissement de même que les frais de voyage et autres frais engagés par le conseil d'administration dans l'intérêt de la RGTP.

Art. 14.– La comptabilité de la RGTP est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.

L'exercice financier coïncide avec l'année civile.

Avant le premier novembre de chaque année, la RGTP arrête le budget de l'exercice suivant.

Les comptes annuels sont contrôlés par un réviseur d'entreprises, désigné par le Gouvernement en conseil. Le réviseur d'entreprises a pour mission de contrôler les comptes de la RGTP ainsi que la régularité des opérations effectuées et des écritures comptables. Son mandat a une durée de trois ans et il est renouvelable. Sa rémunération est à charge de la RGTP. Le réviseur d'entreprises remet son rapport au conseil d'administration pour le premier avril de l'année qui suit l'exercice contrôlé. Il peut être chargé par le conseil d'administration de procéder à des vérifications spécifiques.

Le conseil d'administration approuve les comptes de fin d'exercice et l'affectation de l'excédent de recettes éventuel. Il est prélevé sur le bénéfice annuel net cinq pour cent (5%) au moins qui sont affectés pour la formation d'une réserve. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire dès lors et aussi longtemps que cette réserve atteint dix pour cent (10%) de la moyenne des cinq dernières dotations budgétaires annuelles dont question à l'article 9.

Pour le 1er mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagné du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises.

La décharge du conseil d'administration est donnée par le Gouvernement en conseil. Elle est acquise de plein droit si ce dernier n'a pas pris de décision dans le délai de trois mois à partir de la date de dépôt visée à l'alinéa précédent.

Art. 15.– La RGTP est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.

L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la RGTP. A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complétée par l'ajout des termes „la Régie Générale des Transports Publics“.

Les actes passés au nom et en faveur de la RGTP sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.

Art. 16.– Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 17, le personnel est lié à la RGTP par un contrat de louage de services de droit privé.

Art. 17.– Des fonctionnaires ou employés de l'Etat peuvent être détachés à la RGTP en vue d'y effectuer des tâches relevant de la compétence de la RGTP pour une durée déterminée, à temps plein ou à temps partiel en application de l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

La RGTP rembourse au Trésor les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents publics.

IV – Les interventions des Communes en matière de transports publics

Art. 18.– En vue d'assurer sur le plan local un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d'autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours de la RGTP des plans de déplacement locaux portant notamment sur

- 1° la diminution du trafic automobile;
- 2° le développement des transports publics et d'autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants;
- 3° l'aménagement et l'exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage;
- 4° l'organisation du stationnement;
- 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement; et
- 6° l'encouragement pour les entreprises et les administrations publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports publics et le covoiturage.

L'objectif du plan de déplacement local est l'usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le plan détermine les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il comporte. Il doit être conforme aux prescriptions légales et aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.

Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d'études et d'information des communes et syndicats de communes destinés à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'actualisation des plans de déplacement locaux à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours de la RGTP.

Art. 19.– Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.

Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et la RGTP pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.

Art. 20.– 1. La RGTP peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.

2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, est à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

3. L'aménagement des arrêts et haltes nouvellement mis en place dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi est à charge de la commune territorialement concernée.

La charge de l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national est également assumée par la commune territorialement concernée. Si la commune reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci ou demander à la RGTP de suspendre la desserte de l'arrêt ou de la halte jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent l'aménagement et l'entretien des gares et de leurs dépendances qui, selon l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent aux CFL, revient au propriétaire.

4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 2. et 3. l'Etat assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings

d'accueil et des établissements de l'enseignement postprimaire. Un règlement grand-ducal énumérera et tiendra à jour le relevé des gares de transbordement et arrêts en question.

5. Les obligations mentionnées aux paragraphes 2., 3. et 4. sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées à la RGTP.

6. Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts et haltes assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1. Cette aide ne peut pas dépasser 50% du prix de revient des projets concernés.

V – Le partenariat des usagers des transports publics

Art. 21.– Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l'objet est de servir de plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Indépendamment des attributions prévues à l'alinéa qui précède, le Ministre peut consulter le comité sur d'autres sujets en relation avec les transports publics.

Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.

VI – Les règles tarifaires et de police

Art. 22.– 1. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution des dispositions de la présente loi, et notamment

- a) les conditions d'octroi et de retrait de l'autorisation prévue à l'article 10;
- b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;
- c) les prescriptions relatives aux documents de transport;
- d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;
- e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;
- f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;
- g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sécurité et la sûreté des services de transports publics.

2. Des agents de la RGTP spécialement agréés à cet effet par le Ministre peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.

Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part de la RGTP.

S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, la RGTP prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'elle a conclu avec cet opérateur.

Si les irrégularités sont susceptibles de donner lieu à des mesures administratives, la RGTP transmet le dossier au Ministre en vue de l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2. et 3. de l'article 5.

3. Le Ministre peut en outre agréer des agents autorisés à procéder aux contrôles relatifs au respect des dispositions sous b) du paragraphe 1.

En vue de leur agrément, les agents doivent avoir suivi une formation spéciale qui est dispensée sous la responsabilité de la RGTP et dont le programme a été approuvé par le Ministre.

Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.

4. Les agents visés au paragraphe 3. ainsi que les fonctionnaires de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent enjoinde aux personnes qui, de par leur comportement

troublent l'ordre en la sécurité dans un moyen des transports publics, dans une gare, dans une halte ou à un arrêt de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux.

Le Ministre peut interdire en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an aux personnes qui ont fait l'objet d'une injonction de quitter un moyen des transports publics, une gare, une halte ou un arrêt dans les conditions de l'alinéa qui précède, l'accès et le séjour dans les moyens de transports publics, et dans les gares, dans les haltes et aux arrêts. La notification de cette interdiction est valablement faite par lettre recommandée adressée à la résidence normale de la personne intéressée.

5. Avant d'entrer en fonctions les agents visés aux paragraphes 2. et 3. prêteront devant le Ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

VII – Dispositions pénales

Art. 23.– La violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations prévues aux articles 5 et 10, les infractions aux conditions d'assurance des transports visés par la présente loi ainsi que les faux en écritures et l'usage de faux en matière de facturation des prestations fournies par les entreprises de transports dont question à l'article 5 sont punies d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux dispositions de la présente loi, autres que les délits prévus à l'alinéa premier, ainsi que les infractions aux règlements d'exécution pris en son exécution sont punies d'une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l'article 26. En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.

Art. 24.– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils peuvent:

- a) pénétrer pendant tout le temps qu'ils sont ouverts au public et même pendant la nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi, dans les bureaux des entreprises de transport sujettes à la présente loi;
- b) visiter pendant le jour et même pendant la nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi, les véhicules de ces mêmes entreprises de transports et vérifier les documents imposés par la loi et les règlements d'administration publique;
- c) exiger la production de toutes les écritures commerciales relatives aux objets visés par la présente loi.

Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics, sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est punie d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.

Art. 25.– Pour autant qu'il n'en est pas autrement disposé dans la présente loi, le livre premier du code pénal ainsi que les dispositions de la loi modifiée du 18 juin 1879 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Les chefs d'entreprise et, si l'entreprise de transport revêt la forme d'une personne morale, celle-ci, peuvent être déclarés civilement responsables des amendes prononcées à charge de leurs préposés.

La confiscation spéciale prévue par les articles 42 et 43 du code pénal est facultative pour le juge. Cette confiscation peut intervenir, même si le condamné n'est pas propriétaire de l'objet du délit. Le jugement qui ordonne la confiscation prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet. Cette amende aura le caractère d'une peine.

Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au code d'instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale et les membres des douanes et accises qui constatent l'infraction ont le droit de saisir l'objet susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours par ordonnance du juge d'instruction.

La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire prononcée par ordonnance du juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause:

- 1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- 2° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;
- 3° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si l'appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

La requête sera déposée au greffe de la juridiction appelée à y statuer. Il y sera statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public et l'inculpé ou son défenseur entendus en leurs explications orales ou dûment appelés.

Les ordonnances de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement et les jugements de la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement pourront être attaqués d'après les dispositions de droit commun prévues au code d'instruction criminelle.

La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur de l'objet.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente de l'objet conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police. Le produit de la vente sera versé à la caisse des consignations pour être substitué à l'objet saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

Art. 26.— En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 23 et 24.

Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.

Le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 27.– Si le contrevenant qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s’acquitte pas de l’avertissement taxé sur le lieu même de l’infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la police grand-ducale ou de l’administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l’amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l’Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d’application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l’amende, fixé aux articles 23 et 24.

Jusqu’à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d’enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l’accord du procureur d’Etat. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

VIII – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 28.– 1. Sont abrogées toutes les dispositions légales contraires à la présente loi et notamment celles des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers.

2. L’article 1er de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– La présente loi s’applique aux transports par route de choses rémunérés comportant le passage d’une frontière.

Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d’avantages directs ou indirects quelconques.

Les transports de choses au moyen de véhicules loués sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l’article 7.

Toutefois, l’article 5 peut avoir pour effet d’étendre le champ d’application de la présente loi à d’autres catégories de transport rémunéré ou non rémunéré.“

3. L’article 5 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 5.**– Le règlement grand-ducal prévu à l’article 7 de la présente loi déterminera les prescriptions relatives au respect, par les transporteurs de choses résidents et non résidents, ainsi que par les auxiliaires de transport, des traités, accords et conventions en matière de transports intérieurs et internationaux, rémunérés et non rémunérés, et des dispositions prises en application de ceux-ci.“

4. L’article 9 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 9.**– Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires des douanes et accises sont chargés d’assurer l’exécution de la présente loi et de ses règlements d’exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Elles constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu’à preuve contraire.

Elles peuvent:

- a) pénétrer pendant tout les temps qu’ils sont ouverts au public et même pendant la nuit, lorsqu’il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi, dans les bureaux des entreprises de transport sujettes à la présente loi;
- b) visiter pendant le jour et même pendant la nuit, lorsqu’il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi, les véhicules de ces mêmes entreprises de transports et vérifier les documents imposés par la loi et les règlements d’administration publique.

Les conducteurs des véhicules ou autres moyens de transports sont tenus de s’arrêter immédiatement à l’injonction de ces mêmes agents et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l’accomplissement des mesures de contrôle;

- c) exiger la production de toutes les écritures commerciales relatives aux objets visés par la présente loi.

Les conducteurs affectés aux moyens de transport par route de choses rémunérés sont tenus de s’arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l’accomplissement des mesures de contrôle.“

5125/01

N° 5125¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(15.9.2003)

Par sa lettre du 14 mai 2003, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre de Commerce au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet a pour objet de créer le nouveau cadre légal visant la promotion et l'organisation de la politique de transports en commun et de mobilité définie dans la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 et dans le programme de coalition afférent. Le projet de loi s'inscrit dans le contexte de la stratégie „mobilité.lu“, qui sert de fondement à et qui vise à transposer la politique du Gouvernement en matière de transports publics.

Dans l'accord de coalition, le Gouvernement s'était engagé de poursuivre activement l'amélioration de l'offre de transports publics, dans le souci de garantir une mobilité optimale à l'ensemble de la population, comme l'indiquent les passages suivants:

„Des transports performants contribuent de façon déterminante à la mobilité, essentielle à la qualité de vie de l'individu et à la compétitivité des entreprises. Un système de transport efficace tant par l'adéquation des relations intérieures que par la qualité des raccordements aux réseaux transeuropéens s'avère être un préalable indispensable pour le déploiement économique et social du Grand-Duché de Luxembourg. Le Gouvernement entend gérer et encadrer les transports de façon cohérente avec les objectifs de sa politique économique et environnementale, tout en réservant une attention particulière à la sécurité. Il veillera à une offre pluraliste des modes de transport pour assurer le libre choix des moyens de déplacement, tout en privilégiant les solutions reposant, sous l'angle de vue socio-économique, sur le meilleur rapport coût/rendement. (...)

Dans le souci de garantir une mobilité optimale à l'ensemble de la population le Gouvernement poursuivra activement l'amélioration de l'offre des transports publics. L'optimisation de l'offre actuelle se fera notamment sous les angles de vue suivants:

- créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celles d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée et dans quelle mesure les coûts générés pourront le cas échéant être répartis entre les différents acteurs;*
- creuser l'idée d'une centrale de mobilité en vue d'une organisation plus rationnelle et une extension éventuelle de l'offre existante afin de mieux rencontrer les besoins en dehors des heures de pointe, notamment en fin de soirée et pendant les fins de semaine;*
- privilégier dans le cadre de ces développements les techniques de transport offrant le meilleur rapport coût/rendement sur le plan socio-économique avec une prise en compte particulière des carburants alternatifs utilisés pour la propulsion des autobus;*
- mieux intégrer les relations transfrontalières régionales dans le schéma national en vue d'appréhender au mieux la masse des migrations quotidiennes des navetteurs frontaliers;*
- faire dépendre les choix sur l'organisation future des transports publics urbains et notamment du BTB, surtout au niveau de la capitale et de sa périphérie du résultat des études en cours en la*

matière, études qui engloberont la faisabilité d'une liaison vers Kirchberg via Findel et d'une connexion du site scolaire du Geesseknäppchen. Un concept régional des transports publics pouvant, le cas échéant, faire intervenir différents modes de transport sera mis au point; les décisions à intervenir seront prises en concertation avec les autorités communales concernées.

Ce dernier point a été traité par le projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire qui avait été analysé par la Chambre de Commerce dans son avis du 17 mars 2003. Dans cet avis, la Chambre de Commerce avait approuvé, dans ses grandes lignes, la stratégie „mobilité.lu“. Pour rappel, la stratégie „mobilité.lu“ vise une augmentation et une amélioration de l'offre des transports en commun, afin d'atteindre un partage modal transport public/transport individuel de 25:75 à l'horizon 2020, le taux de répartition actuel s'établissant à 12,9:87,1 en moyenne nationale.

Dans son avis, la Chambre de Commerce avait également estimé que le partage modal entre transport public et transport individuel de 25:75 constitue un véritable défi, qui ne peut être atteint que si l'offre des transports en commun devient plus attrayante, notamment en tenant compte des besoins de plus en plus variés et hétérogènes des usagers potentiels, et si les autorités parviennent à influencer les habitudes et les mentalités de la population.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Aux yeux de la Chambre de Commerce, le défi en matière de l'organisation des transports publics consiste à assurer la mobilité de la population et des acteurs économiques sur la toile de fond d'une croissance démographique moyenne élevée, d'une dépendance croissante du Grand-Duché des facteurs de production étrangers, d'une augmentation continue du nombre de frontaliers employés dans l'économie luxembourgeoise et d'une connexion avec les pays voisins et avec les grands axes européens qui n'est pas toujours favorable aux intérêts socio-économiques et politiques luxembourgeois.

C'est à la lumière de ce défi que la Chambre de Commerce entend analyser le présent projet de loi qui intègre les six lignes directrices suivantes:

1. L'organisation intégrée des transports publics
2. Une nouvelle organisation de gestion
3. Un nouveau cadre légal de l'organisation
4. La mise en place d'une centrale de mobilité
5. La participation des communes
6. L'association des clients des transports publics

La Chambre de Commerce note avec satisfaction que le projet de loi prend également en compte les considérations d'aménagement du territoire et l'intégration optimale des régions transfrontalières en Allemagne, en France et en Belgique. Par ailleurs, les auteurs du projet de loi inscrivent à l'article 1er le principe du libre choix du moyen de déplacement, ce qui est un élément important du cadre légal en matière des transports publics qui est donc confirmé dans ce projet de loi.

L'analyse des lignes directrices précitée doit également prendre en considération les aspects financiers concernant les transports publics.

Dans le contexte conjoncturel actuel, marqué par une diminution des recettes fiscales à moyen terme, les autorités doivent veiller à organiser les transports publics de façon à assurer une coordination efficace des différents modes de transport, tenant compte des besoins réels des usagers potentiels et visant à terme une diminution du coût budgétaire des transports publics à charge de l'Etat. Aux yeux de la Chambre de Commerce, une réduction de ce coût ne peut être atteinte que sous condition d'une organisation centralisée des différents modes de transports publics, d'une coopération étroite entre les différents opérateurs, d'une coordination des services prestés (échange et interpénétration des courses entre les différents réseaux) permettant leur rationalisation et d'une mise en place d'une tarification unique.

Actuellement, les transports publics sont organisés de manière fort différente selon qu'il s'agit de transports routiers ou ferroviaires et selon qu'il s'agit des transports communaux, régionaux ou nationaux. L'intervention étatique et communale dans les transports publics est élevée comme en témoignent les chiffres énoncés dans l'exposé des motifs.

Le budget 2003 avait prévu un coût des transports publics à charge de l'Etat de 61,24 millions d'euros pour les RGTR, 5,79 millions d'euros pour l'AVL, 8,37 millions d'euros pour le TICE, 11 millions d'euros pour les CFL (bus) et 71,33 millions d'euros pour les CFL (train).

En se basant sur les données de l'année 2001, les auteurs du projet de loi présentent les chiffres relatifs au coût budgétaire des transports publics à charge de l'Etat et des communes. Ainsi, le coût total réel des transports par route et par chemin de fer s'élève à 200,428 millions d'euros. Le total du coût pour les opérateurs de route est de 130,966 millions d'euros, alors que les trains des CFL coûtent 69,462 millions d'euros à l'Etat et aux communes. Le nombre de kilomètres prestés a été de 42.439.000.

Les auteurs du projet de loi déduisent de leurs calculs un prix de revient moyen par opérateur de 6 euros par kilomètre, résultat qui est obtenu en additionnant les prix de revient des opérateurs et en divisant le total par le nombre des opérateurs (5 en l'occurrence). Ce prix de revient moyen par opérateur (c'est-à-dire 6 euros) ne doit pas être confondu avec la moyenne du coût réel par kilomètre (qui est de 4,72 euros).

L'exposé des motifs précise que le prix kilométrique varie fortement, c'est-à-dire entre 2,37 euros pour le RGTR et 11,75 euros pour les trains des CFL. Il en est de même de l'intervention financière des autorités publiques.

La Chambre de Commerce attire l'attention sur le fait que le calcul du prix kilométrique doit être interprété avec prudence. En effet, des différences plus ou moins importantes entre opérateurs peuvent s'expliquer par exemple par la distance des courses, par un amortissement plus ou moins important du matériel roulant, par les heures de travail des chauffeurs, etc.

D'un point de vue budgétaire, le défi du projet de loi sous avis consiste à créer les bases permettant de faire converger les différents prix de revient vers le bas et de réduire ainsi à terme l'intervention publique dans les transports publics.

La recherche constante d'une offre optimale au moindre coût pour la collectivité requiert en plus une révision du cadre légal et des structures d'organisation des transports publics en place qui remontent pour une grande partie à des textes adoptés au cours des années 60 et 70. En effet, tant les exigences plus contraignantes auxquelles doivent répondre les transports publics sous l'effet d'une demande croissante, que les mutations en cours sur le plan communautaire plaident pour la mise en place d'une organisation forte et flexible, apte à relever les défis posés.

En ce qui concerne le coût budgétaire des transports publics, la Chambre de Commerce se réfère au récent arrêt de la Cour de Justice européenne (Altmark Trans – affaire C280-00). Le respect d'un certain niveau de compensations est une des conditions à remplir pour que des subventions publiques puissent être versées. Ce niveau des compensations doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport a encourus afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce se demande si les fonds versés annuellement par les communes pour couvrir le déficit d'exploitation du TICE ne sont pas assimilables à des compensations complémentaires.

Dans un souci de rigueur budgétaire, la Chambre de Commerce insiste sur la nécessité de la réalisation d'une étude sur l'efficacité/coûts d'un service, chaque fois que dans le cadre des transports publics des investissements lourds sont réalisés.

La Chambre de Commerce salue la proposition de donner à la RGTP le moyen de „faire pression“ sur les communes qui profitent, mais qui ne font aucun sinon peu d'efforts en matière de promotion des transports publics (aménagement et entretien des haltes, affichage des horaires, ...).

Dans l'exposé des motifs, les auteurs du projet de loi reconnaissent à juste titre que des efforts considérables doivent être faits pour promouvoir les transports en commun.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, l'augmentation de la cadence et des capacités et la création d'un cadre légal pour pouvoir gérer les transports publics d'une manière plus efficace ne suffisent pas pour assurer une mobilité durable. Aussi la construction d'une nouvelle voie ferrée et l'acquisition de matériel train plus moderne ne convaincront-elles probablement pas suffisamment de voyageurs d'utiliser les transports en commun pour atteindre les objectifs „25:75“. Le voyageur privilégiera le transport en commun seulement si la durée du trajet et le nombre de fois qu'il doit changer de train/bus pour arriver à destination lui conviennent.

Pour atteindre ce taux de répartition 25:75 entre transports publics et transports individuels, il ne faut pas hésiter d'innover et d'étudier de nouveaux concepts tel que par exemple le CIVIS, un moyen de transport qui combine les avantages d'un tram avec ceux d'un bus. Il serait également indiqué de profiter des avantages du bus, le mode de transport le plus flexible et le moins coûteux. Or, le bus est seulement traité en marge de décisions politiques se focalisant sur le rail.

Déjà aujourd'hui le bus transporte quatre fois plus de voyageurs que le train. Même sur des axes où le bus et le train sont en concurrence (Mersch-Luxembourg ou Esch-Luxembourg), le nombre de voyageurs utilisant le bus est en augmentation constante.

Un des objectifs majeurs du programme „mobilité.lu“ est „l'organisation d'une offre plus rationnelle en matière de transports publics“. Dans ce contexte, la Chambre de Commerce est d'avis qu'une certaine hiérarchisation des différents modes de transport peut stimuler l'offre, mais il faut exclure toute discrimination. L'objectif doit être l'organisation d'une offre attrayante et économiquement défendable, tout en veillant à une utilisation optimale des deniers publics pour atteindre un parfait équilibre entre coûts et résultats.

La Chambre de Commerce accueille favorablement la proposition des auteurs du projet de loi de développer les synergies entre Etat et communes. Il ne faut cependant pas perdre de vue qu'en raison de l'aspect organisationnel, seul l'opérateur concerné peut déterminer si un transport d'écoliers pour le compte d'une commune et la desserte d'une ligne régulière pour le compte de l'Etat peuvent être combinés. En raison de dispositions conventionnelles sociales par exemple (45 minutes de repos obligatoires après 4,5 heures de conduite), le battement entre la fin d'une course et le départ de la course immédiatement suivante, prévu dans un roulement RGTR, ne peut pas toujours être mis au profit d'un autre organisateur.

La Chambre de Commerce soutient les autorités publiques nationales et communales dans leurs démarches en vue d'une modernisation et d'une amélioration de l'organisation des transports publics qui doit obligatoirement passer par une organisation plus structurée et centralisée, par une parfaite coordination entre les différents modes de transport, par une collaboration étroite entre les autorités publiques centrales et locales et les opérateurs, par la recherche d'une rationalisation des services et par une réduction à terme du coût relatif à charge de l'Etat.

Dans le contexte de la modernisation du cadre légal concernant les transports publics et la mobilité en général, la Chambre de Commerce estime que les autorités gouvernementales devraient réfléchir rapidement quant à une réorientation du statut d'une grande partie du personnel employé par les opérateurs de transports publics. En effet, une modification du cadre légal concernant le statut des effectifs est urgente, en vue d'introduire une plus grande flexibilité et une réduction des coûts dans le fonctionnement et la gestion journalière des transports publics, *conditio sine qua non* pour relever le défi d'une mobilité durable dans un contexte communautaire davantage concurrentiel.

Le mouvement de libéralisation des transports ferroviaires et les modes d'organisation afférents (cf. choix du prestataire par voie d'appel d'offres, ...) sont incompatibles avec le statut public du personnel de l'opérateur historique, qui comporte tant un coût financier trop élevé ainsi qu'une certaine rigidité au niveau de la gestion et de l'organisation des transports publics afférents.

Ainsi, la Chambre de Commerce propose que tout nouveau salarié se voit conférer un contrat de louage de services de droit privé.

*

2. L'ORGANISATION INTEGREE DES TRANSPORTS PUBLICS

La nouvelle organisation des transports publics au Grand-Duché porte sur les transports publics par rail et par route, sur les transports publics à caractère communal national et régional transfrontalier. Il s'agit d'intégrer ces différents volets dans l'organisation future et de les coordonner au mieux. Les *articles 2 et 3* traitent de ces aspects du futur cadre légal.

En ce qui concerne les transports publics par rail et par route, le premier mode constituera, selon les auteurs du projet de loi, l'ossature du réseau des transports publics, alors que le deuxième servira de service d'appoint par le recours aux autobus aux endroits où aucun train n'est disponible. La Chambre de Commerce renvoie à cet égard aux considérations générales ci-dessus.

L'article 3 précise par ailleurs que les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les conditions à fixer par règlement grand-ducal. A ce sujet, la Chambre de Commerce se demande quelle est la signification de cette phrase. Les auteurs du projet de loi souhaitent-ils interdire aux opérateurs de louer un véhicule et obliger l'entreprise d'acquiescer le véhicule avec lequel est effectué le transport public?

La gestion des services de transports publics sera assurée selon des règles identiques pour le rail et pour la route.

En ce qui concerne les transports publics à caractère national, les autorités gouvernementales entendent développer les transports publics à l'intérieur du pays, tout en excluant les transports confinés au territoire d'une seule commune de l'organisation intégrée. Ce dernier volet reste de la compétence des communes.

Pour les transports publics à caractère régional transfrontalier, le projet de loi vise à créer une base légale effective et transparente, permettant de faire jouer les compétences des transports publics usuelles également sur les relations transfrontalières dans la Grande Région.

En ce qui concerne les transports publics à caractère intercommunal, la nouvelle organisation intégrée prévoit, selon l'exposé des motifs, la possibilité pour les communes et les entreprises privées de négocier „les formes d'organisation de transports et les synergies répondant au mieux aux besoins de trafic relevant de la compétence d'une commune ou de l'intérêt d'une entreprise déterminée, ainsi que les conditions de financement afférentes“.

En ce qui concerne les *articles 4 et 7* du projet de loi, la Chambre de Commerce approuve le principe que la RGTP peut conclure une convention avec une commune, un syndicat de communes ou une entreprise réglant les modalités d'exécution des prestations, l'organisation du service et la prise en charge des coûts, le cas échéant. Les auteurs du projet de loi précisent en effet que certains services ne sont pas de la compétence de la RGTP (commune, syndicat de communes, entreprise privée), mais qu'il serait souhaitable de développer des synergies. Il semble donc que la RGTP peut contribuer à l'organisation et au paiement d'un service de transports régulier spécialisé ou occasionnel commandé par une commune ou une entreprise privée, sans pour autant pouvoir prendre des décisions à l'insu de l'organisateur de ce service ou lui imposer quoi que ce soit (conditions, prix, etc.).

Pour éviter cependant toute confusion, il serait important de préciser que la loi s'applique seulement aux services réguliers spécialisés ouverts à quiconque, alors qu'un service régulier spécialisé organisé et payé par une entreprise, par exemple pour transporter son personnel d'un park&ride vers le lieu de travail, ne doit pas être autorisé par la RGTP, et ne sera pas organisé ou financé par la RGTP, sauf convention volontaire entre parties.

Une autre remarque concerne le service public occasionnel. Par exemple, le „Fouerbus“, un service organisé par une commune, doit-il dorénavant être autorisé par la RGTP? Aux yeux de la Chambre de Commerce, le texte du projet de loi n'est pas assez clair sur cette question.

*

3. L'ORGANISATION DE GESTION PREVUE PAR LE PROJET DE LOI

Pour assurer cette organisation intégrée des transports publics, tenant compte des différents volets prédécrits, les auteurs du projet de loi proposent, à l'article 12, la création d'une autorité organisatrice. Celle-ci a pour missions de coordonner, c'est-à-dire de planifier et de gérer, les services de transports publics, d'une part, et d'assumer les fonctions d'une centrale de mobilité, dont le fonctionnement devrait s'inspirer des modèles en place dans d'autres pays européens, d'autre part.

La RGTP, qui devrait assurer une répartition claire des missions entre autorité organisatrice et opérateurs sera responsable notamment des actions suivantes:

En ce qui concerne sa mission de coordination, il s'agit de déterminer les prestations à offrir par les opérateurs aux usagers et de développer de nouveaux produits en faveur de ceux-ci. En outre, l'autorité organisatrice devra prendre des initiatives en matière de politique tarifaire, définir les conditions-cadres du cahier des charges pour les contrats du service public, assurer la gestion financière inhérente à la nouvelle organisation et rémunérer les opérateurs.

En ce qui concerne ses missions concernant la centrale de mobilité, l'autorité organisatrice devra promouvoir les transports publics, informer les usagers, donc la clientèle, réaliser des enquêtes et des sondages et compiler des statistiques en matière de transports publics.

Cette autorité organisatrice, que les auteurs du projet de loi proposent d'organiser sous forme d'un établissement public, sera dénommée „Régie Générale des Transports Publics“ (RGTP), placée sous la tutelle politique et administrative du Ministère des Transports. Le choix de créer la RGTP sous forme d'établissement public découle du programme de coalition de 1999 prévoyant „la création d'une structure en charge de l'organisation des transports publics, de la négociation des conditions de prestations de transport à fournir, ainsi que du fonctionnement de ces transports au meilleur coût pour la collectivité, tout en veillant à une adaptation flexible et continue de l'offre aux besoins et en assurant l'information afférente du public“.

En ce qui concerne la multiplication d'établissements publics au niveau de l'Etat, la Chambre de Commerce est d'avis que la création de tels établissements, qui visent l'accomplissement des missions leur conférées de manière administrativement et financièrement autonome, s'avère utile et opportune s'ils peuvent exclure des conflits d'intérêt entre la gestion de l'établissement public et l'exercice des fonctions administratives de surveillance de l'établissement public, s'ils permettent d'assumer leurs missions plus efficacement et à un moindre coût que si ces missions étaient effectuées par l'administration elle-même ou par des entreprises privées, s'ils sont gérés de façon saine et transparente et si le contrôle financier de leur fonctionnement et de l'exécution de leurs missions est permanent et efficace.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, ce dernier point pose le plus souvent des problèmes, par exemple du fait de l'exclusion des établissements publics des lois classiques s'appliquant aux pouvoirs publics en matière de contrôle financier ou des dispositions concernant la légalité ou l'opportunité d'une dépense (cf. législation sur la comptabilité de l'Etat).

En ce qui concerne la RGTP, la Chambre de Commerce constate que *l'article 14* du projet de loi prévoit que sa comptabilité est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale, que les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales et que ses comptes sont contrôlés par un réviseur d'entreprise. Toujours est-il que ces dispositions, qui sont communes à la plupart des établissements publics, ne constituent pas en elles-mêmes la garantie d'une gestion financière transparente, stricte et efficace.

L'article 12, 1er paragraphe, du projet de loi dispose que la RGTP „est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux“.

La Chambre de Commerce note que la réalisation des missions de la RGTP et la façon de régler ses relations avec l'Etat seront définies dans un contrat à conclure entre l'Etat et la RGTP. Selon le commentaire de l'article 12, cette approche s'apparente à la démarche que le législateur a également retenue dans des cas de figure analogues, par exemple pour assurer les missions de développement et de gestion de l'enceinte aéroportuaire (article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare).

L'article 13, paragraphe 3, dispose que le Ministre des Transports désigne un commissaire du gouvernement qui assistera avec voix consultative aux séances du conseil d'administration de la RGTP. Ce commissaire a par ailleurs le droit de „suspendre 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. Aux yeux de la Chambre de Commerce, la fonction du commissaire du gouvernement n'a pas de raison d'être, vu que l'Etat est de toute façon seul et unique actionnaire de la RGTP, que les membres du conseil d'administration sont désignés par le gouvernement et que le Ministre des Transports est souvent seul compétent pour prendre des décisions.

Le projet de loi prévoit à *l'article 16* que le personnel de l'établissement public RGTP se voit conférer un contrat de louage de services de droit privé, alors que l'article 17 permet le détachement à la RGTP de fonctionnaires ou employés de l'Etat pour une durée déterminée, à temps plein ou à temps partiel en application de l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.

Afin de garantir l'autonomie financière de l'autorité organisatrice, les auteurs du projet de loi proposent aux *articles 8 et 9* la création d'un fonds des transports publics, alimenté par des dotations budgét-

taires annuelles, des subventions allouées par l'Union européenne dans le cadre de programmes communautaires comportant la promotion des transports publics et par des ressources propres de l'autorité organisatrice (produits de participations, vente de titres de transport, produit provenant de la prestation de services, ...).

Les auteurs du projet de loi précisent que „le fonds à créer se distingue des fonds budgétaires usuels en ce qu'il ne sert pas seulement à gérer des crédits d'investissement destinés par exemple à l'aménagement et à l'entretien constructif de gares routières et de parkings de dissuasion, mais qu'il est prévu d'y imputer également les dépenses de gestion courante des transports publics. A cet égard, le fonds à créer se rapproche du Fonds du Rail qui a aussi une fonction double de gestion des dépenses d'investissement et des dépenses de maintenance courante du réseau ferré national“.

La Chambre de Commerce note que les auteurs du projet sont d'avis que cette approche „a l'avantage de pouvoir constituer des réserves financières en prévision de la réalisation d'investissements d'envergure ou de fortes augmentations des services de transport public (...) sans que ces modifications doivent être accompagnées d'une année à l'autre d'une forte fluctuation du niveau des crédits inscrits au budget du Ministère des Transports“.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, le fonctionnement de ce fonds ne se distingue guère des fonds budgétaires usuels, même si la destination des moyens financiers est un peu différente (dans le sens que le financement de la gestion courante des transports publics est également couvert par le fonds à créer). Tout en étant consciente que l'objectif d'une mobilité élevée des acteurs économiques d'un pays ne peut être atteint qu'au moyen d'un instrument de financement flexible des actions afférentes, la Chambre de Commerce estime que cette flexibilité ne doit pas se faire au détriment de la transparence de cet instrument. Par ailleurs, il faut un contrôle financier efficace et régulier ex ante et ex post de toutes les dépenses.

*

4. LE CADRE LEGAL DE L'ORGANISATION PREVU PAR LE PROJET DE LOI

Les auteurs du projet de loi proposent de maintenir le principe de l'autorisation du Ministre des Transports pour la création de nouveaux services de transports et pour l'ouverture de nouvelles lignes publiques.

Une des missions de l'autorité organisatrice est de conclure avec des opérateurs privés ou publics, répondant aux exigences de l'article 5 du projet de loi, et susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis. L'autorité organisatrice peut faire dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique.

Le cadre légal déterminant les exigences que les opérateurs doivent respecter n'est pas modifié; en effet les dispositions de l'article 5 reflètent le maintien des règles en vigueur en matière de l'établissement des transporteurs.

Ainsi, pour exploiter un service de transports publics, un transporteur doit remplir les conditions de l'établissement légal prévues par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997.

La loi de 1999 précitée vise l'exploitation de services de transports publics par rail par des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par cette même loi.

La loi de 2002 précitée vise l'exploitation de services de transports publics par route par des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement prévue par cette même loi.

Celle-ci prévoit que le transporteur qui est établi en dehors du territoire luxembourgeois doit disposer, à côté de la licence communautaire, également d'une autorisation de cabotage requise en vertu du

règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

La Chambre de Commerce n'a pas d'objections à l'encontre de l'article 5 du projet de loi.

*

5. LA MISE EN PLACE D'UNE CENTRALE DE MOBILITE

Les auteurs du projet de loi proposent d'intégrer la centrale de mobilité dans les structures de l'autorité organisatrice, la RGTP. Le projet de loi énumère au paragraphe 2 de *l'article 12* les missions de la centrale de mobilité.

Selon ces dispositions, la RGTP devrait mettre en oeuvre et gérer une centrale de mobilité en vue de faciliter l'accès aux transports en commun notamment en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par l'information ainsi que par l'analyse de besoins nouveaux et la gestion des réclamations, en promouvant les transport publics, en développant des formes alternatives de mobilité, en assistant les communes et les syndicats de communes lors de l'élaboration et de la mise en oeuvre des plans de déplacement locaux, ainsi qu'en nouant les relations de partenariat avec les autorités communales et avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics.

La Chambre de Commerce constate que la centrale de mobilité est un pilier important du nouveau cadre légal en matière des transports publics, mais que les dispositions afférentes de l'article 12 restent assez vagues. Par contre, le chapitre 7 de l'exposé des motifs contient plus de précisions concernant la centrale de mobilité à créer: les étapes historiques, les missions, les fonctions planification, gestion, marketing et communication, le fonctionnement, les services complémentaires, les trois échelons d'information, ainsi que le planning sont décrits en détail dans ce chapitre.

La Chambre de Commerce soutient le projet de création d'une centrale de mobilité tel que décrit par les auteurs du projet de loi dans le chapitre 7 de l'exposé des motifs dans la mesure où l'objectif d'une mobilité durable est poursuivi par le recours à tous les opérateurs privés et publics, tout en laissant le libre choix du mode de transport aux usagers.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, le terme „durable“ joue un rôle déterminant dans ce contexte. Ainsi, la centrale de mobilité devra adopter une approche du long terme, prenant en considération les grandes tendances futures en matière démographique, socio-économique et de migration du pays pour déterminer et quantifier les besoins de mobilité des citoyens et acteurs économiques sur une longue période, ainsi que leur impact financier à charge du budget de l'Etat qui doit rester contrôlé. Ces grandes tendances doivent être également analysées quant à leurs effets sur la politique d'aménagement du territoire, qui est indissociable de la politique en matière de mobilité.

Le défi pour l'autorité organisatrice consistera de faire de la centrale de mobilité un instrument de gestion développant une vision à long terme, favorisant une mobilité optimale sous le meilleur rapport coût-efficacité. Les actions de la centrale de mobilité doivent ainsi viser une efficacité durable, économique et financière.

*

6. LA PARTICIPATION DES COMMUNES A L'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Les *articles 18, 19 et 20* du projet de loi concernent les interventions des communes et des syndicats de communes en matière de transports publics.

La Chambre de Commerce note que l'organisation des transports publics locaux, c'est-à-dire des services de transport en commun limités au territoire d'une seule commune, reste réservée aux autorités locales, même si l'article 7 permet à l'autorité organisatrice de se concerter avec les autorités communales compétentes pour offrir en commun des prestations de transport répondant à la fois à des besoins régionaux et à une demande locale.

La Chambre de Commerce estime qu'il est important que l'autorité organisatrice puisse jouer son rôle de coordinateur et d'organisateur sur tout le territoire du pays, donc également au niveau d'une commune.

C'est justement la centrale de mobilité, fonctionnant au sein de l'autorité organisatrice, qui devra centraliser et coordonner toutes les informations relatives aux transports publics, afin de faire jouer pleinement les effets de synergies et d'éviter tout double emploi.

Il arrive en effet souvent qu'un service de transport reliant deux destinations dans une commune A et une commune B doit traverser une commune C. Dans ce cas, la centrale de mobilité devrait identifier s'il existe un besoin de mobilité sur le tracé de cet opérateur dans la commune C qui pourrait être satisfait par la même course, à organiser le cas échéant par l'autorité organisatrice.

L'article 18 prévoit la possibilité pour les communes et syndicats de communes d'élaborer avec l'autorité organisatrice des plans de déplacement locaux, dont les objectifs sont notamment la diminution du trafic automobile, le développement des transports publics et d'autres moyens de transport économes, l'aménagement et l'exploitation du réseau routier local, l'organisation du stationnement, etc.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, ces plans constituent un instrument de première importance pour les communes, mais servent également à l'autorité organisatrice en vue de jouer efficacement son rôle de coordination entre les communes.

L'article 19 prévoit l'institution légale des délégués communaux aux transports publics qui sont désignés parmi les membres du conseil communal. Ceux-ci existent déjà sur une base informelle depuis 1994 sur base d'un simple arrangement entre le département des Transports et les communes. La mission principale du délégué communal aux transports publics est d'assurer la coordination entre la commune et ses habitants, d'un côté, et l'autorité organisatrice, de l'autre côté, pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public.

Selon les auteurs du projet de loi, „l'ancrage légal de la fonction contribuera à rehausser l'autorité du titulaire et à stimuler sa responsabilité d'interlocuteur privilégié des intérêts locaux face aux organes chargés de l'organisation des transports publics sur le plan national“.

La Chambre de Commerce insiste sur la nécessité d'une collaboration étroite entre le délégué communal et la centrale de mobilité, afin d'assurer la réalisation de synergies sur tout le territoire du pays par une coordination efficace, une planification réfléchie et une organisation optimale en matière de transports publics et d'aménagement du territoire, et ce dès l'échelon local ou communal.

L'article 20 concerne la participation des communes au financement des arrêts des transports publics et précise comment sont réparties les responsabilités en matière d'aménagement et d'entretien des points d'arrêts entre l'autorité organisatrice et les communes. Celles-ci sont appelées à couvrir les charges financières liées aux arrêts et haltes en matière des transports publics par route et par chemin de fer situés sur leur territoire. Une aide d'Etat au coût d'aménagement et d'entretien se limitant à 50% du prix de revient des projets concernés peut être allouée aux communes. Cette aide est à charge du Fonds des Transports publics.

Les communes ne doivent pas supporter les charges financières afférentes aux gares de transbordement, aux gares appartenant aux CFL, aux arrêts fonctionnant en relation avec un établissement de l'enseignement postprimaire et aux haltes desservant un parking de dissuasion à caractère régional. L'Etat assume ces frais intégralement.

La Chambre de Commerce approuve ces dispositions.

*

7. L'ASSOCIATION DES CLIENTS DES TRANSPORTS PUBLICS: INSTITUTION D'UN COMITE DES USAGERS

L'article 21 du projet de loi prévoit l'institution d'un comité des usagers, interlocuteur privilégié des autorités publiques et de l'autorité organisatrice. Ainsi l'objet de ce comité est-il de servir de plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Les auteurs du projet de loi précisent qu'ils se sont référés aux dispositions de l'article 4 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une direction de l'aviation civile. Le détail concernant la composition et le mode de fonctionnement du comité des usagers, qui vise à installer un dialogue et une concertation

permanente entre les responsables des transports publics – autorité organisatrice et opérateurs – et les usagers-clients de l'autobus, du tram et du train – sera traité par un règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce est d'avis qu'il faut éviter que ce comité d'usagers ne devienne un organe „alibi“. Un service „réclamations“ accueillant et efficace serait d'une plus grande utilité.

Si néanmoins ce comité était créé, il est impératif que les opérateurs y soient représentés. La Chambre de Commerce revendique le droit de pouvoir proposer des représentants du secteur privé.

L'article 22 du projet de loi concernant les règles tarifaires et de police, les *articles 23 à 27* concernant les dispositions pénales et *l'article 28* concernant les dispositions modificatives et abrogatoires ne donnent pas lieu à des observations de la part de la Chambre de Commerce.

*

Après consultation de ses ressortissants et sous réserve de la prise en compte des observations qui précèdent, la Chambre de Commerce peut approuver le présent projet de loi.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5125/02

N° 5125²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI**sur les transports publics**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(27.11.2003)

Par sa lettre du 28 juillet 2003, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

L'objectif principal du projet de loi sous avis consiste à développer les transports publics et à rendre la mobilité sur le territoire national durable.

A cet effet, le législateur entend créer des structures coordonnées – à l'opposé des structures disparates existant à l'heure actuelle – visant à coordonner les efforts d'organisation des transports publics, et dont les principaux instruments et principes peuvent s'énoncer comme suit:

- Il existe dorénavant une entité organisatrice des transports publics, à savoir la RGTP (Régie Générale des Transports Publics), qui est créée sous forme d'établissement public;
- Afin d'assurer le financement de la RGTP, il est créé un fonds des transports publics;
- Une centrale de mobilité au niveau de la RGTP est créée. Celle-ci pour mission de planifier et de coordonner une offre cohérente de services de transports publics, de gérer les données et informations relatives au transport public et de servir de relais dans le cadre de la communication avec le client;
- Le principe du libre choix du mode de transport est maintenu;
- Le dialogue avec les clients est stimulé et recherché.

Finalement, et vu les interdépendances existant au niveau de la mobilité au sein de la Grande Région, le besoin d'une approche coordonnée intégrant les régions frontalières est souligné.

*

1. REMARQUES LIMINAIRES

Avant d'entamer le commentaire du projet de loi sous avis, la Chambre des Métiers aimerait rappeler la position de l'artisanat par rapport à la problématique de la mobilité et des transports au Grand-Duché de Luxembourg¹.

En premier lieu, la Chambre des Métiers constate que la situation luxembourgeoise se caractérise, comme souvent, par certaines particularités, qui rendent difficile une comparaison avec d'autres régions européennes. Ainsi le nombre exceptionnellement élevé de frontaliers contribue-t-il à une densité de trafic importante. De même, la consommation dite „touristique“ de carburants, ainsi que le constat d'une concentration des activités économiques dans le centre et le sud du pays contribuent à un besoin élevé en mobilité individuelle.

¹ Voir aussi: „le Plan National pour un Développement Durable – Analyse critique et propositions de l'artisanat“, Chambre des Métiers et Fédération des Artisans, janvier 2001

Les discussions récentes qui ont eu lieu dans ce domaine, à la fois au niveau politique et sur la place publique (BTB, Nordstrooss, ...), montrent que le problème est perçu comme tel et que des solutions (durables) doivent être mises en chantier le plus rapidement possible.

Etant donné que la mobilité des acteurs économiques constitue un facteur compétitif important, la Chambre des Métiers – de même que les auteurs du projet de loi sous avis – plaide pour la mise en oeuvre d'une approche intégrée aussi bien sur le plan local, régional que national.

La Chambre des Métiers tient aussi à souligner que l'objectif d'un modal-split de 75-25, c'est-à-dire d'une répartition de l'ensemble des besoins en mobilité de 75% en faveur du transport individuel et de 25% en faveur du transport public, constitue une vision ambitieuse, mais souhaitable, de l'organisation future du système des transports.

Par ailleurs, la Chambre des Métiers est d'avis qu'il importe à l'avenir de flexibiliser davantage l'offre des transports publics, de l'orienter plus suivant les besoins des clients et d'optimiser sa relation coût-efficacité. Les services de taxis, qui selon l'article 1er de la loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis sont des transports publics, constituent indéniablement un acteur important dans le domaine du transport de personnes. Le Livre vert de la Commission européenne relatif aux transports publics de 1995² préconise l'intégration des services de taxis dans la chaîne de transport de passagers et la qualifie même de bonne pratique dans le cadre de la planification du transport de passagers.

Or, il apparaît que ce mode de transport spécifique est complètement exclu du champ d'application du présent projet de loi.

La Chambre des Métiers est cependant d'avis qu'il est nécessaire d'associer les services de taxis dans le cadre de la réalisation de la future politique des transports publics.

De multiples exemples pour l'intégration réussie des services de taxis dans l'offre des transports publics existent entre autres en Allemagne, en Autriche et aux Pays-Bas. Ne citons que le „Linien-Taxi“ qui se substitue à l'autobus sur certains trajets ou portions de trajets pendant les périodes à densité de voyageurs faible, ou encore le „Taxi-Ruf-Service“ qui permet au voyageur d'appeler, via le chauffeur de l'autobus, un taxi qui l'attendra à l'arrêt de bus choisi et l'amènera à destination.

En outre, la Chambre des Métiers, consciente des interférences possibles avec la loi du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis, propose d'examiner le texte de ladite loi afin de mettre au point les amendements nécessaires.

Finalement, la Chambre des Métiers est d'avis que seul un concept permettant une concurrence saine et loyale entre les différents modes de transport, de même qu'entre les transports publics et privés permettra de mettre en oeuvre une politique des transports économiquement efficace et durable.

1.1. Commentaire du projet de loi

1.2. Article 1er

La Chambre des Métiers salue que le projet de loi sous avis s'inscrit explicitement – via son article 1er – dans un raisonnement orienté envers la durabilité du développement du pays. En effet, la mobilité des acteurs est soumise à des contraintes économiques, sociales et au niveau de l'aménagement du territoire.

1.3. Article 2

L'article 2 du projet de loi repris sous rubrique exclut les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune du champ d'application du projet de loi.

La Chambre des Métiers estime que cette façon de procéder risque de miner l'efficacité du concept d'une solution intégrée au niveau des transports. Etant donné l'étroitesse du territoire national et l'interdépendance (nécessaire et recherchée) des différents systèmes de transport existants, la Chambre des Métiers est d'avis que tout système de transport public devrait au moins être soumis à une analyse de son interaction avec d'autres systèmes existants ou en préparation, afin de permettre à l'autorité coordinatrice de satisfaire à son ambition de créer un système réellement intégré des transports.

² Un réseau pour les citoyens – Comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe, Livre vert de la Commission européenne, Bruxelles 1995

1.4. Article 3

L'article 3 stipule que les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les conditions à fixer par règlement grand-ducal.

Etant donné que le projet de loi sous avis concerne a priori l'ensemble des transports publics, il paraît peu important à la Chambre des Métiers de distinguer si de tels transports sont effectués au moyen de véhicules loués ou acquis par l'exploitant. Dès lors, elle s'interroge sur l'utilité de l'affirmation finale de l'article 3.

1.5. Article 8

L'article 8 prévoit la création d'un fonds spécial, dénommé „Fonds des Transports publics“, appelé à couvrir les frais de la planification, de l'organisation, de la gestion et du contrôle des services de transports publics.

La Chambre des Métiers, consciente que l'envergure ambitieuse du projet de loi sous avis nécessite la mise en oeuvre de moyens financiers importants et une certaine flexibilité dans leur allocation, tient cependant à souligner la nécessité d'une gestion financière transparente de ce fonds.

1.6. Article 10

L'article 10 stipule dans son alinéa 2 que les transports irréguliers de personnes qui sont effectués au moyen de véhicules automoteurs (...) 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.

Ne sont pas visées les catégories de transport énumérées au paragraphe 3 du même article, à savoir les transports à caractère touristique, ceux en relation avec une manifestation culturelle ou sportive et les services de navette en relation avec des transports dans des intérêts touristiques ou de vacances.

La Chambre des Métiers se demande si telle façon de procéder ne risque pas de prohiber l'émergence d'une certaine concurrence entre opérateurs dans le domaine des transports collectifs. De plus, le critère retenu pour juger de l'opportunité d'interdire ou non une offre de transport risque d'être largement subjectif.

En réalité, le degré d'inconvénient qui amène l'utilisateur à décider de profiter ou non d'une offre de transport se juge sur de multiples variables – subjectives – et souvent pondérées différemment d'un utilisateur à l'autre: fréquence, durée de trajet, prix, confort, ...

Ainsi, en substituant une décision administrative à la décision du consommateur, le risque d'empêcher l'initiative privée, l'exploitation d'une niche, respectivement l'émergence d'une offre concurrentielle apparaît.

Finalement, la Chambre des Métiers se pose la question si l'acceptation d'une offre parallèle ou complémentaire ne pourrait pas être mise à profit afin de stimuler la concurrence et augmenter la qualité des services de transport en général.

1.7. Article 16

L'article 16 établit le principe que le personnel est lié à la RGTP via un contrat de louage de services de droit privé.

La Chambre des Métiers salue cette disposition, mais donne également à réfléchir sur le statut du personnel occupé en général dans le secteur des transports publics.

En effet, d'une part, le législateur affiche la volonté politique de créer un système de transports publics économiquement efficace, socialement et écologiquement durable. D'autre part, la libéralisation des marchés des transports ferroviaires et la pression concurrentielle qui en résulte poussent les exploitants à ajuster leurs coûts d'exploitation vers le bas et à augmenter la flexibilité de leur organisation et des services offerts.

Se pose ainsi la question dans quelle mesure peuvent être maintenues des structures organisationnelles qui datent d'une époque où l'exploitant était public et affichait un monopole d'exploitation.

1.8. Article 21

L'article 21 institue un comité des usagers des transports publics qui a pour objet de servir comme relais entre les usagers et l'autorité de coordination dans le domaine des transports publics.

La Chambre des Métiers salue l'initiative des auteurs du projet de loi de se doter d'un instrument permettant de communiquer avec les usagers et de permettre ainsi la prise en considération des besoins des clients des transports publics.

Cependant, afin de profiter efficacement d'un tel outil de gestion, il doit revenir audit comité un rôle clé dans la conception et la mise en oeuvre de l'offre de transports publics. Dans aucun cas, il ne devra s'agir d'un simple exutoire permettant d'amortir d'éventuelles réclamations de la part des usagers.

La Chambre des Métiers, après consultation de ses ressortissants et sous réserve des remarques formulées ci-avant, peut approuver le projet de loi sous avis.

Luxembourg, le 27 novembre 2003

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Paul RECKINGER

5125/04

N° 5125⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES

(3.12.2003)

1. Par lettre du 28 juillet 2003, Monsieur Grethen, ministre des Transports, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des Employés Privés.

2. Le projet de loi sur les transports publics actualise les dispositions légales en vigueur. Cette adaptation du cadre légal permet de créer le volet organisationnel de la stratégie gouvernementale „mobilité.lu“, à côté d'autres projets d'infrastructure et d'acquisition de matériel roulant.

Evolution des données structurelles luxembourgeoises

	Année de référence 1997 (étude socio-éco.)	Données 2001 (CMT)	Scénario 2006 (CMT)	Scénario 2020 (IVL)	Progression 1997-2020	
					Par année	Au total
Habitants	419.000	441.000	470.000	511.000	+ 4.000	+ 22%
Emplois	209.000	285.000	330.000	395.000	+ 8.100	+ 89%
Population active	169.000	187.000	200.000	227.000	+ 2.500	+ 34%
Frontaliers	62.000	97.000	130.000	168.000	+ 4.600	+ 171%
Elèves de l'enseignement postprimaire	31.000	31.200 (2000-2001)	41.000	50.000	+ 800	+ 61%

Au vu de l'évolution des données structurelles du pays, l'ambition de mobilité.lu est de faire des transports publics une réelle alternative à la voiture particulière.

3. Pour ce faire, l'objectif est de réaliser un partage modal de 25/75 entre le transport collectif et l'individuel.

Evolution de la mobilité (nombre de trajets/jour)

	<i>Transport public</i>	<i>Trafic individuel motorisé</i>	<i>Total</i>	<i>Modal split</i>
Année de référence 1997	145.000	1.115.000	1.260.000	11,50%
Evaluation CMT pour fin 2001	173.400	1.243.300	1.416.700	12,24%
Estimations 2006	230.000	1.330.000	1.560.000	14,70%
Estimations 2020	460.000	1.390.000	1.850.000	25,00%

1. L'organisation actuelle des transports publics

4. Au cours des dernières décennies, les transports publics de personnes ont répondu à des formes d'organisation différentes selon que les services étaient ferroviaires ou routiers, gérés par les communes ou qu'ils avaient une dimension régionale ou nationale.

C'est ainsi que l'exploitation du réseau ferroviaire pour le transport des personnes revient aux CFL-trains, tandis que le transport par route est caractérisé par la présence d'une série d'opérateurs divers, privés et publics.

5. L'organisation des services d'autobus régionaux est réalisée au sein du Régime général des transports routiers (RGTR), la structure des services routiers rémunérés de transports réguliers de personnes.

Le RGTR, institué en 1978, est placé sous l'autorité du ministre des Transports et fonctionne sur la base d'autorisations accordées aux transporteurs mandatés pour une durée de 10 ans renouvelables (expiration en 2009). A côté de ces services privés, on dénombre également le réseau de bus de la ville de Luxembourg, les CFL-bus et les TICE du canton d'Esch-sur-Alzette; une pluralité de réseaux donc qui a, au fil des ans, évolué vers une coopération plus étroite.

6. La tarification de base à dimension sociale appliquée au Luxembourg favorise notamment les jeunes, les navetteurs professionnels et les personnes du 3e âge et compte parmi les plus bas en Europe. Le caractère attrayant de cette tarification est encore rehaussé par l'invalidité du titre de transport permettant d'accéder avec le même billet à tous les transports publics gérés par le RGTR ou par les CFL, le TICE ou les AVL.

Cette politique tarifaire est réalisée grâce à l'intervention massive de l'Etat dans le coût des prestations de services d'autobus et de train (par exemple à hauteur de 88% pour le RGTR).

7. En dépit de cette évolution organisationnelle, les autorités publiques regrettent que l'organisation de l'ensemble des transports publics repose sur la concertation entre instances responsables plutôt que de relever de la compétence d'une autorité organisatrice unique. En outre, elles constatent que tant le prix de revient des différents opérateurs que le mode d'intervention financière des autorités publiques comportent des différences notables.

Coût budgétaire des transports publics à charge de l'Etat et des Communes (2001)

<i>Opérateur</i>	<i>Nombre de kilomètres prestés</i>	<i>Coût réel (en €)</i>	<i>Prix kilométrique (en €)</i>
AVL	6.311.000	42.075.000	6,67
CFL-Bus	4.644.000	22.374.000	4,82
RGTR	22.673.000	53.757.000	2,37
TICE	2.900.000	12.760.000	4,40
Total Route	36.528.000	130.966.000	4,56
CFL-Trains	5.911.000	69.462.000	11,75
Total Route & Train	42.439.000	200.428.000	6,00

8. Les interventions financières des pouvoirs publics en faveur des transports trouvent leur justification dans le droit communautaire; droit communautaire qui, tout en visant à terme la suppression de tout type d'obligations de service public dans le domaine du transport terrestre, autorise le maintien de services de transport non rentables à condition de compenser aux transporteurs concernés les excédents des charges d'exploitation par rapport aux recettes perçues.

9. Ceci se fait dans le cadre d'un contrat qui détermine les conditions et les modalités de prestation des services de transport, y compris transfrontalier, dans le respect de l'autonomie et les intérêts commerciaux des entreprises. Les pouvoirs publics conservent par ailleurs la possibilité d'imposer des obligations de service public pour la fourniture de certains services ou dans l'intérêt de certaines catégories sociales de voyageurs.

La distinction est faite entre les services urbains, suburbains et régionaux et les services de transport „*souhaitables en vertu de facteurs sociaux, environnementaux et d'aménagement du territoire*“. Le maintien ou la création du second type de service, malgré une rentabilité défailante, doivent dorénavant faire obligatoirement l'objet de contrats de service public, qui sont devenus la règle au Luxembourg.

10. La Commission Européenne a proposé au début des années 2000 d'actualiser le droit communautaire avec comme objectif principal d'introduire une concurrence régulée dans le domaine de la fourniture de transports publics fondée sur le renouvellement périodique de droits exclusifs ainsi que sur le libre accès au marché de la fourniture de transports publics. La Commission fonde son initiative entre autres sur l'existence des aides publiques accordées en relation avec la fourniture des services publics qui est en pratique réservée aux seuls opérateurs à la fois originaires et établis dans le pays dont relève l'autorité organisatrice.

La proposition de la Commission, qui vise une harmonisation des conditions d'accès aux marchés, a été rejetée par les Etats membres et il est à l'heure actuelle impossible de prédire ni les orientations, ni la portée, ni l'échéancier des suites que l'Europe réservera dans un avenir plus ou moins proche à cette proposition.

2. Contenu du projet de loi sur l'organisation des transports publics

11. La gestion des services de transports publics des personnes sera dorénavant assurée selon des règles identiques pour le rail et pour la route. Cette gestion sera confiée à une seule et même autorité organisatrice ayant le statut d'établissement public (la Régie Générale des Transports Publics). Elle sera autonome (d'un point de vue administratif et financier) vis-à-vis du politique et indépendante des opérateurs.

La RGTP sera appelée à coordonner l'ensemble des services de transport et à commander les prestations dans le cadre de contrats de service public à une pluralité d'acteurs, qui ont la qualité d'entreprises de transport. Elle pourra pour ce faire réaliser des soumissions publiques et prendre des décisions exécutoires normalement réservées aux pouvoirs publics. Elle fera également office de centrale de mobilité.

12. Les 7 idées-clés du projet de loi sont

- 1) retenir une approche intégrée pour l'organisation des transports publics par route et par rail;
- 2) concevoir un nouveau cadre légal de l'organisation du transport;
- 3) définir une nouvelle organisation de gestion;
- 4) charger l'autorité organisatrice (RGTP) des tâches d'une centrale de mobilité;
- 5) assurer la participation des Communes (et des entreprises génératrices de besoins de mobilité);
- 6) associer les clients des transports publics;
- 7) renforcer les règles de police en matière de gestion et de sûreté des transports publics.

1) *L'organisation intégrée des transports publics*

13. L'organisation porte **sur les transports publics par rail et par route**, le rail constituant l'ossature du réseau des transports publics et l'autobus le service d'apport qui remplace le train là où le chemin de fer n'est pas présent.

14. Elle vise également **les transports publics à caractère national et régional transfrontalier**. La base légale installée permet de faire jouer les compétences usuelles des transports publics également sur les relations transfrontalières dans la Grande Région (pays de Trèves, Sarre, Lorraine, Province de Luxembourg belge).

15. Elle touche enfin **les transports publics à caractère intercommunal**. Il est aussi prévu de permettre de négocier à l'initiative des communes toutes formes de coopération en matière de transports publics à caractère local.

2) Le nouveau cadre légal pour les transports publics

16. Ce nouveau cadre légal **maintient le principe de l'autorisation du ministre des Transports pour la création de nouveaux services de transports et pour l'ouverture de nouvelles lignes publiques**. Il vise toutefois l'élaboration des orientations générales par l'autorité organisatrice, la définition des besoins de trafic selon des critères préétablis, la sélection par l'autorité organisatrice des opérateurs et la conclusion des contrats de service public entre l'autorité et les opérateurs.

3) Une nouvelle organisation de gestion

17. Le projet de loi répartit le travail entre l'autorité organisatrice chargée de la planification, de la coordination et de la surveillance et les opérateurs chargés de l'exploitation des transports publics. Il instaure une certaine flexibilité sur le plan des structures de gestion en attribuant à l'autorité organisatrice la forme d'un établissement public et garantissant la permanence en matière de coordination et d'information (central téléphonique au-delà des heures de bureau et pendant le week-end).

18. Le projet vise également **la transparence sur le plan financier**. Du point de vue des dépenses, il est prévu de couvrir les frais de planification, d'organisation et d'étude, les frais de fonctionnement de l'autorité organisatrice (notamment en relation avec la centrale de mobilité, la rémunération du personnel), la rémunération des opérateurs et l'investissement pour les arrêts, les gares de transbordement et les parkings d'accueil.

19. Du côté des recettes, elles émaneront du produit du prix de transport payé par les clients, de l'intervention d'équilibre de l'Etat (par un Fonds de Transports Publics permettant une gestion financière plus flexible que la mise à disposition de crédits budgétaires annuels) et la rémunération de la part des Communes et des entreprises ayant recours aux services de l'autorité organisatrice.

4) Les missions de la RGTP/Centrale de mobilité

20. **D'un point de vue stratégique**, la RGTP sera la plate-forme de planification pour développer et coordonner une offre cohérente des transports publics adaptée aux besoins. Elle définira les structures tarifaires et les contrats de services publics, qui comporteront une formule d'intéressement des opérateurs (critères de productivité) et mettra au point des produits nouveaux (taxi collectif, „Rufbus“) flexibles adaptés aux besoins réduits en soirée, pendant le week-end, dans les régions à tissu démographique faible.

21. **D'un point de vue de la gestion**, elle gèrera et évaluera les données relatives aux transports publics (données structurelles, évaluation des besoins, comptage des voyageurs), suivra les demandes de services nouveaux et les plaintes, le contrôle de la qualité, comptabilisera les recettes et rémunérera les opérateurs.

22. **Du point de vue de la communication**, elle assurera une fonction d'information et de conseil pour la clientèle en matière d'offre et de tarification (offre intermodale, parkings de dissuasion „P&R“, guichet d'accueil, centrale téléphonique, Internet) et une fonction de communication (marketing, publicité).

5) Centrale de mobilité: les services complémentaires

23. Au-delà de ses missions principales, la RGTP mettra au point une offre spécifique pour les personnes à mobilité réduite et coopérera avec les communes, les écoles et les entreprises pour créer et

développer des services destinés à des besoins spécifiques ou nouveaux (information sur les City-Bus communaux, synergies en matière de transports publics avec les transports locaux organisés pour compte de l'enseignement préscolaire et primaire, adaptation de l'offre aux besoins d'une zone d'activité, d'une entreprise, en collaboration avec les employeurs concernés). Elle organisera en outre le covoiturage („Fahrgemeinschaftsbörse“) et le carsharing tout en informant sur les moyens de déplacement non motorisés (offres pour cyclistes aux gares et haltes, etc.).

6) La participation des communes

24. Les communes institueront des délégués communaux aux transports publics qui seront les interlocuteurs privilégiés de l'autorité organisatrice. Elles élaboreront (sur base volontaire avec l'aide de la RGTP) des plans de déplacement locaux privilégiant les moyens de transport en commun. Elles rendront cohérents les réseaux piétonniers et cyclables et assureront une gestion intégrée et plus parcimonieuse de l'espace de stationnement.

25. Les communes participeront aussi au financement (50%) et à l'entretien courant des haltes et arrêts des transports publics, à l'exclusion du concours financier communal des gares appartenant aux CFL (Luxembourg, Ettelbruck, Bettembourg, Esch et Pétange) et celles de transbordement à intérêt régional (établissements scolaires postprimaires, desserte des P&R régionaux, etc.).

7) Institution d'un comité des usagers

26. Un règlement grand-ducal à élaborer proposera de promouvoir le dialogue et la concertation avec les clients autour de l'élaboration et l'application d'une charte de qualité des transports publics, de la consultation en matière d'initiatives législatives et de planification. Un forum sera créé pour un échange de vues sur les orientations en matière de politique des transports.

8) La Police des transports publics

27. Des agents assermentés seront désignés par la RGTP pour vérifier les titres de transport et le respect des obligations contractuelles par les opérateurs. La prérogative sera donnée aux agents chargés du contrôle d'enjoindre aux personnes responsables d'un trouble de l'ordre de quitter les lieux. Le ministre pourra interdire à ces personnes l'accès aux transports publics et aux gares.

28. Les attributions de police judiciaire seront par ailleurs étendues aux fonctionnaires des douanes. Il est ensuite prévu de décorrectionnaliser la majorité des infractions pour rendre applicable l'avertissement taxé et ainsi faciliter l'application des sanctions pénales. Cependant le maintien du délit pour la violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations d'établissement et d'exploitation des services de transports publics, les faux en écriture et usages de faux en matière de facturation et les infractions en matière d'assurance des transports publics est également prévu.

3. Commentaires de la CEP•L

29. La Chambre des Employés Privés souhaite dans le cadre de son commentaire émettre des remarques de principe portant sur le fond du projet.

30. La CEP•L prend acte de la création d'un nouveau cadre légal en matière de service public de transport de personnes. Ce cadre légal viserait à rationaliser et structurer l'organisation des modes de transport sur le territoire en les centralisant autour d'une autorité organisatrice unique, la Régie Générale des Transports Publics (RGTP), assumant par ailleurs le rôle de centrale de mobilité.

Si la CEP•L est naturellement favorable à l'objectif de mobilité.lu, qui est de réaliser un partage modal mieux proportionné en accordant plus de poids aux transports collectifs par rapport au transport individuel, et qu'elle ne réfute évidemment pas non plus le besoin d'une certaine coordination en matière de transport et de mobilité, elle ne saurait toutefois pas approuver la formule proposée par le présent projet de loi.

31. Notre Chambre note également que l'organisation nationale des transports englobera aussi les services transfrontaliers par rail et par route dans la Grande Région, ce dont notre Chambre se félicite.

Le projet formalise et légalise de la sorte une pratique courante de plusieurs années. La CEP•L s'étonne cependant que les mouvements de frontaliers entre le nord du pays et la Communauté germanophone de Belgique soient oubliés dans l'énumération des régions visées par l'article 2.

3.1. La rentabilité au détriment de la qualité et de la sécurité?

32. La nouvelle Régie des transports devrait permettre une offre optimale de transport au moindre coût pour la collectivité.

A cet effet, l'article 12, qui confie la planification, la gestion et le contrôle des transports publics à l'autorité organisatrice, prévoit que cet établissement public sera géré dans les formes et selon les méthodes du droit privé. Ses engagements et sa comptabilité seront réputés commerciaux et elle pourra faire dépendre l'attribution des prestations de service à une soumission publique.

33. L'introduction de critères commerciaux et de formules d'intéressement des opérateurs aux résultats ne nous paraît pas compatible avec les notions de service public, qui doit, comme l'écrivent d'ailleurs les auteurs du projet eux-mêmes, se caractériser notamment par des normes de qualité.

La Chambre des Employés Privés regrette que cette notion de qualité ne soit pas définie dans le texte de loi et qu'il soit tout aussi peu question de critères de sécurité.

34. Considérant l'aspect quasi mercantile que revêt dorénavant la RGTP, notre Chambre craint que ne se crée un déséquilibre entre, d'une part, les aspirations de rentabilité purement commerciale de l'autorité de gestion et, d'autre part, le nécessaire respect de la qualité des prestations mais aussi de leur haut degré de sécurité.

Ces derniers éléments doivent pourtant constituer les fondements des services publics de transport. A cet égard, la CEP•L se demande d'ailleurs si la rentabilité peut, ou même doit aller de pair avec la prestation d'un service de qualité au public. Les prestations de service public doivent-elles forcément être mesurées à l'aune de la rentabilité, alors que leur vocation est aussi d'ordre social?

35. La crainte de ce déséquilibre entre les objectifs de rentabilité et de sécurité de la RGTP est d'autant plus grande que les conditions d'accès (licence et/ou certificat de sécurité) que doivent respecter les entreprises désireuses d'exploiter des services de transport public au Luxembourg sont à tout moment susceptibles d'un nivellement par le bas.

Notre Chambre l'a déjà souligné dans son commentaire du projet de règlement grand-ducal portant sur le brevet de sécurité pour le personnel affecté aux tâches de sécurité dans une entreprise ferroviaire, qu'elle a avisé défavorablement le 3 décembre 2003.

Dans cet avis, elle indique que le règlement grand-ducal vise à retirer la responsabilité de la formation de son personnel à l'entreprise des CFL et que, en fin de compte, le nouveau système de formation introduit en matière de personnel affecté aux tâches de sécurité déforce plus qu'il ne renforce la sécurité ferroviaire. Elle y compare le nouvel écolage, paradoxalement de plus courte durée et pour lequel le rôle des CFL est obscur, à une „loco-école“ qui viserait à enseigner de manière accélérée et au détriment de la sécurité „des trucs et des ficelles“ pour réussir les examens ad hoc.

36. Etant donné que la RGTP pourra passer directement les contrats avec les opérateurs de transport de personnes par voie d'appel d'offre, il apparaît impérieux que des normes de sécurité minimale soient fixées dans le cahier des charges élaboré par les soins de l'autorité organisatrice.

Ces mêmes normes doivent aussi servir de critères déterminants de sélection. Sans cette contrainte, le risque est grand que la régie attribue les contrats à l'opérateur le moins onéreux mais aussi le moins pointilleux en matière de sécurité.

3.2. Absence des exploitants dans l'organisation des transports publics

37. Au-delà de la question de la sécurité et de la qualité du service public de transport de personnes, force est de constater qu'il existe au Luxembourg des synergies entre les opérateurs qui se manifestent par la présence d'une communauté tarifaire, qui permet actuellement entre autres l'échange et l'interpénétration des courses entre les différents réseaux, la mise en place d'une tarification unique et l'intervalité des titres de transport.

La CEP•L considère que, au contraire de ce que les auteurs affirment, le projet fait table rase de ces synergies tout en favorisant la concurrence entre opérateurs.

Or, selon la CEP•L, il conviendrait de développer et de renforcer la structure actuelle des services de transport axée sur une certaine collaboration plutôt que de la dissoudre.

Si la coordination actuelle nécessite certaines améliorations, comme le pensent les autorités publiques, ne serait-il pas tout à fait possible de perfectionner le système actuel en révisant les conventions en vigueur plutôt que de „jeter le bébé avec l'eau du bain“?

38. Notre Chambre est par ailleurs d'avis que le projet sous rubrique, qui fixe en son article 13 le nombre de membres du conseil d'administration de la Régie à cinq, propose une structure minimaliste au niveau de sa composition mais omnipotente en termes d'orientation, d'organisation et de gestion de la politique des transports.

La nouvelle organisation du service public de transport au Luxembourg est placée dans les mains de quelques fonctionnaires qui ont les pleins pouvoirs et, de plus, elle exclut expressément les opérateurs de son sein, alors que ceux-ci disposent d'une expérience et de compétences qui paraissent incontournables, notamment en matière d'organisation du transport.

3.3. Nouveau cadre légal sur les transports publics: démantèlement programmé des CFL

39. Non seulement les opérateurs sont-ils ignorés au voeu du projet, mais l'entreprise principale de transport luxembourgeoise, les CFL, semble, qui plus est, devoir endurer une politique volontariste de démantèlement de la part de son instance de tutelle.

A l'instar du projet de règlement grand-ducal portant sur le brevet de sécurité pour le personnel affecté aux tâches de sécurité dans une entreprise ferroviaire, le projet sous avis contribue à un processus d'outsourcing des domaines de compétence de la société nationale.

40. L'article 12 confie en effet à la centrale de mobilité des missions qui sont à l'heure actuelle du ressort des CFL comme l'établissement des horaires, l'information sur les horaires et les tarifs ainsi que sur la billetterie, la gestion des réclamations ou le contrôle des titres de transport.

La procédure de soumission publique prévue à l'article 12 permettra également à la RGTP de redistribuer l'exploitation de lignes concédées aux CFL à des „entreprises low-cost“.

41. La Chambre des Employés Privés regrette cette volonté systématisée du pouvoir exécutif d'externaliser les métiers de base des CFL, qui, dans le cadre de ce projet, seront attribués à la centrale de mobilité ou à un exploitant meilleur marché.

42. Notre Chambre s'interroge aussi sur l'empressement des autorités luxembourgeoises à introduire la libre concurrence sur le marché des transports publics. Elles devancent ainsi la Commission européenne sur son terrain, alors même que la grande majorité des Etats membres ont rejeté les propositions de la Commission en la matière.

Pourquoi le Luxembourg tient-il tant à se positionner en élève modèle de la mise en oeuvre du *Consensus de Washington* dont les principes reposent sur la privatisation des entreprises publiques et favorisent une gestion d'entreprise où prédomine l'intérêt des actionnaires aux dépens de l'intérêt général et de celui des salariés des sociétés prestataires en particulier?

43. De ce pas supplémentaire vers la libéralisation du secteur des transports publics, il résultera logiquement que les CFL perdront leur statut d'opérateur historique.

Il y va de la survie des CFL: dépourvue de ses métiers de base, la société nationale est mise en compétition avec les opérateurs privés qui ne disposent pas des mêmes statuts pour leurs personnels. Moins compétitifs au niveau des salaires, les CFL seront par voie de conséquence soumis à une intense distorsion de concurrence et à un phénomène de dumping social.

Notre Chambre avertit le gouvernement que la liquidation programmée de cette entreprise à haute valeur symbolique risque, à terme, de troubler la paix sociale dans le secteur des transports publics et de menacer de ce fait le développement économique même du pays.

La CEP•L rappelle à cet égard que, à l'occasion de son avis du 3 décembre 2003 sur le projet de règlement grand-ducal portant sur les licences d'entreprises ferroviaires, elle a invité les auteurs du projet à préciser que les entreprises ferroviaires qui souhaitent s'installer au Luxembourg doivent se conformer au statut du personnel des CFL.

44. Dans ce contexte, la question se pose de savoir si le Grand-Duché veut conserver à terme une société nationale de chemins de fer forte oeuvrant et collaborant à un service public de qualité. Le présent projet ne le permettra probablement plus.

La CEP•L invite en outre à considérer que le „détricotage“ de ce symbole historique, à l'instar d'ailleurs de toute autre grande entreprise nationale, ne relève pas seulement de l'action à simple portée économique, mais qu'il peut aussi constituer une atteinte à un repère identitaire de la nation.

3.4. La CEP•L en faveur de la mise en place d'une communauté de transport

45. Si le projet de loi devait être adopté dans sa version actuelle, la CEP•L considère que les prestataires de services de transport doivent à tout le moins être représentés auprès de l'autorité organisatrice et être partie prenante à l'organisation et à la gestion de la politique des transports publics.

46. Elle avise toutefois les auteurs de favoriser une approche qui conforterait et développerait plus avant les synergies actuelles au sein de la communauté tarifaire (Tarifverbund) en créant une véritable communauté de transport luxembourgeoise (Verkehrsverbund).

Cette communauté serait sous la régie directe du ministre et rassemblerait les cinq grands réseaux existants. La fonction de centrale de mobilité serait assurée par le plus grand opérateur, qui exerce déjà partiellement ce métier, ce qui n'empêcherait pas de pouvoir décentraliser l'activité le cas échéant, mais toujours en collaboration avec les exploitants.

Aux yeux de notre Chambre, associer les opérateurs à l'organisation des transports publics luxembourgeois permettra un transfert de savoir-faire, d'expérience et de compétences indispensable pour assurer un service public de transport optimal.

47. La CEP•L n'a pas d'autres commentaires à formuler et, au vu des observations qui précèdent, marque un désaccord catégorique avec les intentions du gouvernement et récuse le présent projet.

• L'avis a été élaboré par la Commission économique de la CEP•L qui est composée de: Jos Kratochwil, Président; Norbert Tremuth, Rapporteur; les membres: Lex Breisch, Norbert Conter, Marie-Jeanne Demuth, Siggie Farys, Fernand Gales, Marc Glesener, Jean-Paul Laplanche, Gaby Schaul-Fonck, Fernand Schott, Marc Spautz, Robert Weber, Denise Weber-Ludwig et Nico Wennmacher.

La Commission Economique s'est réunie en date des 12 septembre, 23 septembre, 30 septembre, 7 octobre, 14 octobre, 4 novembre et 21 novembre 2003.

L'avis a été adopté à l'unanimité des membres présents lors de l'assemblée plénière du 3 décembre 2003.

Luxembourg, le 3 décembre 2003

Pour la Chambre des Employés Privés,

Le Directeur adjoint,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jos KRATOCHWIL

5125/03

N° 5125³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

**AVIS DE LA CHAMBRE DES FONCTIONNAIRES
ET EMPLOYES PUBLICS**

(11.12.2003)

Par dépêche du 28 juillet 2003, Monsieur le Ministre des Transports a demandé l'avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics voudrait, en analysant les dispositions du texte lui soumis, formuler également quelques réflexions de fond dans le cadre de la discussion générale sur la stratégie de l'Etat en matière de mobilité, pour bien situer les louables efforts publics sur le plan des transports et des infrastructures de trafic, dans le contexte large de l'avenir politique, économique et social de notre communauté nationale.

*

A) DE L'IMPORTANCE DE LA MOBILITE POUR LE PAYS

En proposant de créer un cadre cohérent pour l'organisation des transports en commun des personnes par rail et par route, ce projet de loi se situe dans le contexte de la discussion d'ensemble sur la gestion du trafic et la mobilité dans notre pays. Il ne s'agit là nullement d'un faux débat pour occuper l'opinion publique, mais bien d'une question essentielle pour l'avenir du pays et de la grande région.

Le gouvernement propose par ce projet de renforcer les structures administratives dans le domaine de la gestion des transports en commun, conformément à ses intentions définies dans la déclaration gouvernementale du 12 août 1999, dans laquelle il proposait de „*créer des structures ... reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celles d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée*“.

Bien que ce choix politique mérite une réflexion en profondeur, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics soutient fermement l'objectif du gouvernement à la base du projet sous avis, à savoir celui d'adapter, par une politique délibérée, les moyens de mobilité au besoins réels de notre pays. Mais cet appui pour les intentions et les finalités du projet de loi ne peut empêcher la Chambre de marquer son désaccord formel et catégorique sur un aspect de la loi qui est – il faut le souligner – loin d'être négligeable.

1) Une pierre angulaire de la politique en faveur de la mobilité

Ce projet de loi sur les transports en commun par route et par rail fait partie de la stratégie du gouvernement pour améliorer la „*mobilité*“ de la population. Il se situe ainsi au cœur même des préoccupations politiques relatives à l'évolution de notre pays, au futur cadre de sa vie sociale et de ses perspectives économiques, à nos choix pour l'aménagement territorial et le développement démographique.

Car la mise en place et l'entretien de l'infrastructure des transports par rail et par route, par air et par eau, ainsi que l'exploitation de cette infrastructure auront évidemment une influence considérable sur la qualité de vie, sur le bien-être et le confort des habitants de notre pays, tant directement qu'indirectement par la prospérité économique et la compétitivité des entreprises.

L'économie luxembourgeoise importe la quasi-totalité de ses matières premières et les exportations représentent près de 150% du Produit Intérieur Brut (PIB). Plus du tiers de la main-d'œuvre habite en dehors du territoire national.

Beaucoup de nos entreprises sont confrontées à un environnement international devenant constamment plus concurrentiel et plus impitoyable, et celui-ci est profondément marqué par l'intégration européenne rapide dans un marché transfrontalier unique et par la globalisation progressive des échanges commerciaux et culturels.

Les efforts budgétaires de la communauté nationale, d'un côté pour les investissements dans les infrastructures et de l'autre pour le fonctionnement des transports publics, sont considérables, et ceci à juste titre. Pour 2004, le budget ordinaire du Ministère des Transports émerge des crédits de 242,6 millions d'euros pour les transports ferroviaires et de 203,9 millions pour les transports publics par route. En 2001, le transport public régional par bus, toujours en expansion, a déjà couvert une distance de plus de 22,6 millions de kilomètres.

Du côté des investissements et de l'entretien de l'infrastructure, le Fonds des routes prévoit pour 2004 des dépenses de 130,3 millions, le Fonds du rail veut déboursier 264,8 millions et le Fonds des raccordements ferroviaires internationaux 39,3 millions d'euros.

L'orientation générale et les grandes décisions de la politique des transports requièrent un doigté particulier, puisqu'il s'agit de respecter tant le libre choix des citoyens de se déplacer, quand et par quel moyen de locomotion ils le veulent, que les impératifs de l'intérêt commun et notamment ceux des considérations écologiques désormais communément reconnues dans notre société.

2) La qualité de vie souffrant d'un manque de mobilité

En assurant à la fois la mobilité de la population résidente et des acteurs économiques et le transport des biens matériels, nos installations routières, autoroutières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires, avec leurs gares et aiguillages, leurs giratoires, bretelles et roclades, leurs tunnels et tours de contrôle, leurs arrêts et parkings font partie de l'infrastructure générale du pays, au même titre que le système scolaire et l'administration publique ou les réseaux de télécommunications, d'approvisionnement en énergie ou d'évacuation des déchets et des eaux.

Or, au cours des dernières années, la qualité du trafic a connu une détérioration indéniable dans les parties les plus peuplées de notre pays, et surtout dans et autour de la capitale. Il devient patent que pendant des décennies, et sous des gouvernements successifs, les investissements dans l'infrastructure des transports n'ont pas réellement suivi l'expansion économique et démographique.

Entre 1985 et 2002, la croissance de la population a été de +1,2% en moyenne par an et celle du PIB en volume de +5,3% en moyenne par an. Et alors qu'en 15 ans seulement, la population résidente a augmenté de +20%, le nombre des frontaliers s'est accru de +165%.

Le débat sur le slogan des „700.000“, quelque discutable qu'il ait été par ailleurs, a eu le mérite certain de sensibiliser aux implications de l'évolution fulgurante du pays au cours des dernières années, et il a rendu attentives l'opinion publique et les autorités sur certaines conséquences qui doivent en être tirées.

La qualité de la mobilité et sa gestion efficace et rationnelle seront certainement des facteurs décisifs, non seulement de la qualité de vie offerte à la population de notre territoire, mais également de la réussite ou de l'échec économique et de l'importance politique future de notre petit pays dans le grand concert des nations.

3) La mobilité virtuelle ne remplacera pas la mobilité physique

Certes, le réseau de télécommunications qui couvre le globe terrestre deviendra, dans les années à venir, toujours plus dense et plus performant, et il attirera à son tour un trafic croissant, drainant ainsi une part accrue des échanges entre les hommes et les institutions. Le flot des communications générées par la future société de l'information circulera par les ondes radios et les faisceaux hertziens, utilisant câbles et fils métalliques, fibres optiques et satellites, émetteurs et antennes de toutes sortes.

Tout en reconnaissant cette réalité concrète et la persistance de sa croissance, il faut également voir les limites des télécommunications et du trafic virtuel. L'éclatement de la bulle spéculative sur les marchés boursiers a ramené à de plus raisonnables proportions les perspectives irréalistes et les optimismes illusoirement concernant l'Internet, les communications mobiles et les nouveaux médias.

La préoccupation politique pour notre avenir et l'ambition d'en influencer voire d'en planifier le cours ne doit donc pas amener les autorités publiques à surestimer les possibilités réelles de la fameuse toile virtuelle qui couvre notre planète et à oublier l'entretien et le développement des infrastructures plus traditionnelles.

Toutes les tâches professionnelles et tous les passe-temps ne vont pas se réaliser par fax et par e-mail, en vidéoconférences, en télétravail et en enseignement à distance. Ce ne sera pas encore demain que nous allons, comme dans les films de science-fiction, nous „*beamer*“ nous-mêmes pour quelques heures sur le Lac de la Haute-Sûre ou pour une semaine sur la Côte d'Azur.

Nul doute donc que pour le déplacement physique des personnes et pour le transport des biens matériels, les besoins continueront à croître sensiblement, comme dans les décennies passées, même si l'évolution démographique et la croissance économique venaient, le cas échéant, à connaître un ralentissement passager ou durable.

4) Le tissu géographique national à rééquilibrer

La gestion intelligente de la mobilité des personnes et du transport des biens restera dès lors déterminante pour le progrès de la vie économique, sociale et culturelle du pays, mais aussi pour son développement régional équilibré. Dans leur étude sur „*Le rôle de l'Etat au Luxembourg*“ de juin 2003, effectuée à la demande du gouvernement luxembourgeois, les professeurs Roux et Scoffoni de l'Université d'Aix-Marseille III soulignent la mission publique de l'„*Etat réducteur des inégalités territoriales*“, dont une des tâches est celle d'assurer l'accès aux services publics de base pour la totalité de la population du pays.

Les nécessaires dépenses pour les voies de transport ne rendent pas pour autant superflues des innovations dans d'autres domaines, notamment les efforts pour assurer une certaine décentralisation de la vie sociale, économique et culturelle, par exemple en planifiant correctement l'implantation des établissements scolaires postprimaires, de l'infrastructure hospitalière et des établissements de soins et la localisation de centres commerciaux et de zones d'activités industrielles et artisanales.

Les goulots d'étranglement de la Ville de Luxembourg deviennent d'année en année plus évidents, que ce soit pour le flot de la circulation ou pour le stationnement des véhicules. Il faut, pour parvenir à décongestionner le trafic de notre capitale, rechercher une décentralisation sensée et établir des nouveaux équilibres entre les diverses régions du pays.

C'est évidemment illusoire de penser que tous les frontaliers français, belges et allemands pourraient demain travailler dans les environs de Belvaux, de Steinfort et de Remich respectivement. Mais si aujourd'hui la majorité de ces frontaliers se lancent quotidiennement dans le bouchon du trafic de la capitale, ce n'est pas la preuve d'une planification rationnelle de la part de l'Etat et des grands employeurs.

Dans ce contexte, la reconversion des friches industrielles du sud du pays contribuera sans doute à ce réaménagement du territoire.

5) Le partage modal, un objectif ambitieux

Les efforts pour soutenir et dynamiser les transports en commun sont d'une importance considérable, alors qu'en parallèle les déplacements en voiture particulière et les transports par camion et camionnette ne cesseront de progresser forcément. Avec le „*modal split*“ de 25:75 le gouvernement a un objectif ambitieux, quel que soit du reste le scénario démographique qui se réalisera. L'on ne saurait prédire si la proportion visée sera atteinte ou non, mais il est certain que le mouvement va dans le bon sens, du moins si les intentions politiques affichées seront suivies par des efforts conséquents.

Il s'agit en fait de prévenir l'infarctus routier total par une politique volontariste en faveur du transport public. Quand l'article 1er du projet de loi souligne que „*Cette mobilité est fondée sur le libre choix du moyen de déplacement*“, il rappelle qu'il ne s'agit nullement, comme certains intégristes l'ont pourtant proposé implicitement, de forcer le public à l'abandon de la voiture particulière, en le condamnant aux embouteillages à perpétuité, par un arrêt des investissements futurs dans le système routier.

Dans ce sens, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics doit féliciter le gouvernement de ne pas réduire, même dans une situation budgétaire plus difficile, les investissements dans les infrastructures publiques en général et dans celles du domaine des transports en particulier, par rail, par route et par air.

Il faut à ce propos regretter que notre pays ait des phases de planification, d'autorisation et de construction interminables, comme il n'en existe dans aucun autre pays civilisé. En comparant les appareils de l'Etat dans les diverses économies nationales concurrentes en Europe, MM. Roux et Scoffoni parlent, dans l'étude déjà mentionnée, de la „*compétitivité des procédures*“ des législations et des administrations publiques.

On se souvient dans ce contexte des deux épisodes grotesques relatifs à l'autoroute de la Sarre, à savoir celle de la bretelle de contournement requise passagèrement parce qu'une parcelle de terrain n'avait pas pu être acquise à temps, et celle de la construction empêchée d'une station-service pourtant indispensable, tout comme il faut mentionner l'arrêt prolongé de la construction du nouveau terminal pour les petits avions à l'aéroport de Findel, un autre cas de gaspillage évident de l'argent du contribuable luxembourgeois.

6) La mobilité, premier facteur du développement économique

Les enjeux de la mobilité sont particulièrement évidents pour le développement économique et notamment pour la création d'emplois, la toute première des préoccupations du débat politique actuel. Pour s'en convaincre, il suffit de se rappeler le grand poids que les entreprises, se proposant de créer de nouvelles entités économiques, accordent, dans le choix de leurs lieux d'implantation, à la question des infrastructures disponibles et des connexions aisées aux axes de circulation.

Un exemple significatif bien connu, parmi de nombreux autres, est l'expérience de la région parisienne qui a pu décrocher l'emplacement du parc européen Disneyland en offrant à l'investisseur américain une sortie autoroutière et une gare ferroviaire pour le seul usage des visiteurs du parc d'attraction.

L'importance des moyens de communication pour le développement économique est du reste une leçon de l'histoire. Il y a 150 à 200 ans, notre pays était un des coins les plus pauvres d'Europe, une terre d'émigration massive, en raison de son isolement géographique total, un isolement – en plein milieu du continent! – dû à l'absence générale de moyens de transport et de connexions avec l'étranger. L'arrêt, en 1839, des travaux de la Société Générale pour creuser à travers les Ardennes un canal devant relier le Rhin à la Meuse était pour nos ancêtres la piètre fin de grands espoirs.

7) Les leçons de l'histoire

Des rappels plus lointains confirment le rôle crucial des voies de communication. Quand le magnifique réseau routier romain, mis en place pour des raisons militaires et de domination politique, était tombé en ruines, les déplacements devenaient difficiles et périlleux, voire aléatoires. Les transports lourds étaient extrêmement onéreux ou impossibles, parce qu'il fallait se déplacer et transporter tout à dos d'animal, les chemins n'étant généralement plus carrossables.

Les échanges internationaux et même régionaux régressaient au point de disparaître, la vie des villes et campagnes médiévales étant marquée par une autarcie généralisée et une économie de pure subsistance. La cour de Charlemagne devait au fil de l'année se déplacer assez péniblement d'un domaine impérial à l'autre pour consommer sur place les impôts en nature.

Plus tard, le développement industriel s'est longtemps propagé dans les seules régions côtières et le long des fleuves navigables. On se rappelle le formidable coup de fouet que le développement de l'industrie et du capitalisme a tiré de la construction des premiers chemins de fer, à partir du milieu du 19e siècle, en Europe et en Amérique du Nord, et plus tard dans d'autres régions du monde. La conquête durable du Far West ou de la Sibérie ne pouvait se consolider qu'au fur et à mesure que progressait l'épine dorsale formée par les lignes transcontinentale et transsibérienne.

Au Luxembourg, l'inauguration du „*Feierwôn*“ en 1859 a dès lors été pour le développement du pays et son devenir social une date déterminante. Le peuple luxembourgeois ne s'y est nullement trompé, puisqu'il a honoré l'événement en accordant quasiment le statut d'un hymne national à ce qui n'avait été conçu que comme une petite chansonnette de circonstance.

8) Les voies de transport, vaisseaux sanguins du paysage

On ne peut suffisamment souligner que les nouveaux pays membres de l'Union Européenne en Europe de l'Est, mais aussi tous les pays émergents sur les autres continents deviendront dans les années à venir pour nous des concurrents redoutables, notamment en raison de leur main-d'œuvre meil-

leur marché. Pour maintenir et pour reconquérir notre plein emploi, nous devons redoubler d'efforts pour notre productivité relative, l'efficacité comparée à celles des voisins directs et plus lointains.

Au niveau européen, nous vivons constamment les agressions de nos voisins et partenaires économiques traditionnels, qui veulent démanteler notre secret bancaire, nos pompes à essence, nos aides à la diversification industrielle. Les cénacles de décision de nos grandes entreprises (Arbed-Arcelor, RTL-CLT, SES-Astra, etc.) échappent désormais à l'influence réelle de l'Etat au point que leurs lieux d'activité au Grand-Duché ne seront maintenus que si leur compétitivité absolue par rapport à des sites alternatifs se laisse prouver.

La mobilité de la main-d'œuvre, favorisée par des transports en commun hautement performants, sera à cet égard un facteur non négligeable. Le nombre accru des navetteurs transfrontaliers nous apporte, faute de connexions pour le transport en commun, un flux de voitures particulières grossissant d'année en année et obstruant les grands axes autoroutiers comme les petites routes de campagne.

En prévoyant une „*intégration optimale des parties allemande, belge et française de la région transfrontalière*“, l'article 1er du projet de loi tient compte des réalités déjà existantes et des perspectives concrètes dans le domaine de l'interpénétration régionale et suit ainsi la recommandation de MM. Roux et Scoffoni: „*L'Etat doit veiller à ce que le Luxembourg soit pleinement intégré aux principaux réseaux de communication européens (ceux de la Grande Région). La logique nationale ne peut plus s'appliquer dans le domaine des infrastructures. L'Etat ne doit pas se comporter comme un acteur national enfermé dans ses frontières, mais il doit inscrire son action dans le cadre de la Grande Région.*“

Le nombre de 107.000 salariés non résidents inscrits à la sécurité sociale au Grand-Duché, quelque impressionnant qu'il soit, ne doit pas nous faire oublier que le phénomène des navetteurs quotidiens va même au-delà. Sur nos routes il y a en outre, et sans apparaître dans des statistiques sociales luxembourgeoises, les salariés des multiples entreprises artisanales des régions limitrophes qui animent nos chantiers de construction. Les difficultés conjoncturelles actuelles n'ont du reste pas arrêté ou renversé la croissance du nombre des navetteurs frontaliers, mais tout juste freiné un peu sa croissance.

Voilà plus de quarante ans, de premières lignes d'autobus venant de Belgique ont été créées sur l'initiative de salariés d'usine. Mais l'utilisation du bus et du train par les travailleurs frontaliers reste toujours négligeable. L'offre était longtemps quasi inexistante et elle reste en partie non adaptée aux besoins évidents. Le Ministre des Transports a donc raison de prendre résolument en main ce chantier.

9) Un cadre de vie en recomposition

En anticipant quelques années ou décennies, l'on peut dire que le futur paysage de notre continent sera probablement marqué surtout par la rivalité ou la concurrence entre les grandes régions européennes et, par ricochet, par la coopération au sein de chacune de celles-ci. L'harmonisation de plus en plus poussée des législations nationales à l'intérieur de l'Union Européenne continue en effet à raboter les différences entre les situations nationales, ce qui ne manquera pas de modifier considérablement le paysage sur notre continent.

L'effet de barrière (protectrice pour certains et gênante pour d'autres) des frontières continue à diminuer, une conséquence lointaine de la disparition des hostilités et antagonismes séculaires entre les Etats nationaux et de la mise en place de grands groupes financiers et industriels multinationaux, dont les fusions et absorptions sont désormais transfrontalières. Aux oppositions politiques des Etats nationaux succèdent les rivalités économiques entre les grandes agglomérations en Europe, sans distinction de leur appartenance nationale et indépendamment de l'éventuel caractère supranational suite à une situation à cheval sur des frontières étatiques.

L'Europe économique, culturelle et sociale de demain sera donc „*l'Europe des grandes régions*“, qui ne s'impose pas parce que les traités en parleraient, mais qui surgit comme la conséquence logique de la mise en place d'un marché économique et monétaire unique.

10) Notre place dans l'Europe des régions

Les géographes, les urbanistes, les sociologues nous disent qu'aucun espace occupé par les humains ne saurait rester uniforme. Il se structure forcément en des noyaux urbains d'utilisation dense et des espaces ruraux à occupation moins intensive, et il se dote surtout d'une hiérarchie de centres fonctionnels d'importance différente, qui sont à la fois rivaux et complémentaires.

La texture actuelle de notre habitat et de notre cadre de vie (travail, formation, loisirs) a été façonnée au fil des siècles, d'un côté, par la topologie du paysage et les barrières naturelles, et de l'autre, par les frontières nationales et l'orientation des infrastructures créées par les autorités publiques. Avec l'importance et l'étanchéité des frontières politiques disparaît aussi un des paramètres décisifs ayant marqué notre ordre géographique. Cette nouvelle donnée facilite des changements importants inspirés par de nouveaux besoins et de nouvelles aspirations.

Notre pays est certes condamné, en quelque sorte, à vivre en Europe et avec l'Europe – et son développement a de toute évidence profité et profitera encore de l'intégration dans un large espace économique – mais il ne doit pas pour autant s'accommoder de n'importe quelle façon de n'importe quelle Europe.

Les dangers sous-jacents, comme une harmonisation outrancière des législations qui rabote notre souveraineté, sont à reconnaître comme tels. Dès lors, ces menaces deviennent plus maîtrisables et les désavantages peuvent être réduits par une attitude pro-active.

Au lieu de s'effrayer des défis lancés, qui ne feront qu'augmenter, il faut les percevoir comme une formidable chance à saisir. A cet égard, notre multilinguisme, notre flexibilité, mais aussi notre mobilité joueront un rôle décisif pour exploiter de façon optimale les potentialités transfrontalières.

Il s'agit d'accentuer davantage le rôle régional de notre pays et de sa capitale pour compléter ou, éventuellement, relayer en partie le rôle européen que le Luxembourg joue comme place financière et capitale administrative européenne.

Ayons donc aussi conscience de ce que l'élargissement de l'Union réduira notre poids relatif, sur les plans politique et économique, et qu'il déplacera le centre de gravité de l'Europe! Et tirons-en la conclusion qu'économiquement nous devons jouer également la carte de la proximité!

11) La grande région, notre avenir

Dans ce cadre nouveau, le Grand-Duché et sa capitale doivent conserver à terme au moins une certaine importance régionale et un certain rayonnement, et ils ont à maintenir une prospérité durable face aux rivaux surpuissants qui les encerclent, à savoir les mégapoles de Paris, Bruxelles, Cologne/Düsseldorf/Essen, Francfort et Strasbourg. Il paraît qu'un „*Landesvater*“ allemand a déjà publiquement exprimé la vision d'un Luxembourg englobé dans la grande région Francfort-Mayence.

Nous devons donc sans tarder parvenir à renforcer notre cohésion interne et à agglomérer de façon intelligente, au-delà des frontières désormais moins étanches, les régions voisines avec leurs centres de Trèves, Sarrebruck, Metz et Arlon, pour de la sorte constituer une masse critique suffisante qui comptera réellement sur l'échiquier continental. La rivalité de ces voisins immédiats n'est certainement pas à sous-estimer, mais si nous ne parvenons pas à nous les allier dans un échange mutuel, ils nous tourneront le dos pour chercher leur salut dans d'autres alliances, à Mayence, Nancy, Namur.

La même réflexion joue du reste à différents niveaux de proximité. Si pour les transports en commun nous ne nous intéressons pas aux liaisons de Longwy et de Thionville, nous favorisons la position de Metz, qui pourra consolider sa zone d'influence. Les mêmes réflexions valent pour Bastogne, Bitburg, Eupen, etc. Une fois que nos voisins immédiats seront devenus les satellites d'autres centres d'ordre supérieur dans leur pays respectif, le Luxembourg se retrouvera dans une isolation de moins en moins splendide et verra son influence régionale se rétrécir graduellement.

La grande région avec le centre de gravité grand-ducal est une chance historique, mais seulement si on la saisit résolument. Il faut battre ce fer tant qu'il est chaud.

Quant aux faiblesses structurelles constatées – et les domaines du trafic et des transports en commun y figurent, sans être les seuls talons d'Achille – il ne faudra pas les laisser subsister et s'aggraver. Car sans une organisation interne optimale (avec notamment des voies de circulation suffisantes et bien entretenues et un tissu solidement structuré de transports en commun), le Grand-Duché ne sera pas assez fort et performant pour être le noyau dur et solide, capable de résister aux forces centrifuges et pour faire le poids face aux villes partenaires de la région.

Le noyau, que nous pourrions représenter, devra être dense, compact, solide, bien structuré. Il a besoin en matière de circulation d'un tissu efficace et bien huilé, il ne devra pas être un nœud de communication qui s'étrangle dans ses bouchons de trafic et s'étouffe dans l'absence d'emplacements de stationnement.

*

B) CONCERNANT LES DISPOSITIONS DU PROJET SOUS AVIS

Tout en approuvant pleinement les visées du projet de loi et la détermination sous-jacente du Ministre des Transports d'innover et de mener une politique volontariste dans l'intérêt de la qualité de vie et du progrès social et économique et des impératifs écologiques, et sans s'attarder sur les parties du projet reprenant sans modification majeure des dispositions de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se doit de présenter plusieurs annotations critiques, dont certaines sont de taille.

1) Ne pas privatiser l'autorité publique!

Il convient en premier lieu de rappeler que la nouvelle structure à créer sera clairement, selon l'article 12 du projet de loi, „un établissement public“ à qui seront confiées „les missions relevant normalement des compétences d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics“. Le dernier paragraphe de l'article 22 prévoit dès lors en toute logique l'assermentation du personnel qui procédera aux contrôles relatifs au respect de certaines dispositions de la loi.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics doit donc s'opposer avec véhémence à ce que l'article 16 du projet fixe un statut d'employés privés pour le personnel, sauf à reprendre, comme mesure transitoire, les fonctionnaires remplissant pour le moment les missions en question. Ce choix est du reste contraire à l'engagement formel du gouvernement de conférer le statut du secteur public au personnel de tous les établissements publics.

Ses missions placent l'établissement en plein dans l'exercice du pouvoir public, puisqu'il assistera le gouvernement et le Ministre dans la mise en œuvre et la gestion de sa politique des transports publics, en proposant des décisions ou en prenant lui-même des décisions administratives susceptibles d'un recours auprès du Ministre.

Il est donc inacceptable de donner un statut d'employé privé à ceux qui sont clairement des agents publics, exerçant une mission d'intérêt national et participant à l'exercice du pouvoir souverain. **La Chambre récuse avec fermeté l'article 16 du projet.**

2) Respecter les principes administratifs et la Constitution!

La modification exigée à ce propos entraînera forcément d'autres changements. C'est ainsi que l'assermentation prévue au paragraphe 5 de l'article 22 pour certains agents seulement est à supprimer, du moment que tout le personnel aura un statut de droit public.

Sont de même à revoir les dispositions de l'article 13 prévoyant que le conseil d'administration de l'établissement public à créer „procède à la création et à la suppression d'emplois“, qu'„il engage le personnel de direction“ et qu'„il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel“, qui ne sont pas conformes au droit public.

Pour le reste, la formulation de la dernière phrase du paragraphe 1er de l'article 12, qui dispose que la nouvelle structure „est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux“, n'est manifestement pas valable d'une façon aussi absolue. Si l'établissement public participe à l'exercice du pouvoir souverain, ses décisions doivent être régies par le droit public. Il en est de même des relations de l'établissement public avec le personnel.

Dans la mesure où l'établissement public trouve des arrangements et conclut des contrats avec des entreprises privées, la question se pose certes si on ne peut pas soumettre les engagements de cette nature aux règles du droit privé. Mais c'est oublier la vraie nature et l'origine de ces accords. C'est oublier que cet établissement public est une autorité organisatrice, qui constate et définit les besoins du service public dans le domaine des transports communs, rédige des cahiers des charges compte tenu des moyens que l'Etat est disposé à engager, organise l'attribution des marchés et surveille le respect des règles par les entreprises privées sélectionnées. Même si les mesures prises dans l'intérêt d'un service public dans les transports en commun peuvent prendre l'aspect de contrats bilatéraux, il ne faut donc pas oublier leur nature asymétrique.

De toute façon, le passage à des marchés publics devrait rester subordonné à la volonté politique de toute autorité – locale, régionale ou nationale – d’offrir ces services par ses propres moyens et selon sa propre volonté basée sur des décisions politiques démocratiques.

Quoi qu’il en soit, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics doit insister pour que les nouvelles propositions pour les dispositions relatives au personnel de l’établissement public, son statut et sa rémunération lui soient à leur tour soumises pour avis.

3) Une question sensible: la création d’un établissement public

Dans certaines situations déterminées, il peut être légitime de prévoir un établissement public, c’est-à-dire une personne morale de droit public investie d’une mission de service public, qui bénéficie d’une certaine autonomie administrative et financière, en restant cependant sous la tutelle du Ministre du ressort.

Cette voie présuppose toutefois que certaines garanties soient inscrites dans la loi. La multiplication des établissements publics ne doit pas aboutir à ce que les organes de l’Etat perdent le contrôle sur des activités de service public, ni causer de dilution ou de dispersion des responsabilités, ni mettre en péril l’unité de la fonction publique.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics doit dans ce contexte rappeler le caractère sensible de la délégation à des établissements publics de fonctions relevant de l’exercice de la souveraineté nationale et du respect par de telles entités des principes du droit administratif. Se contenter de prévoir qu’un établissement public est géré „dans les formes et selon les méthodes du droit privé“ et que „ses engagements sont réputés commerciaux“ ne satisfait certainement pas à ces exigences. Sur ce point, le projet de loi n’est a priori pas conforme aux exigences de la Constitution.

De récentes études sur l’administration publique et sur le rôle et le „périmètre“ de l’Etat, commandées par le gouvernement à l’Institut d’administration publique de Maastricht et aux professeurs Roux et Scoffoni de l’Université d’Aix-Marseille III, ont insisté longuement sur la large diversité, quant à leurs finalités et compétences, et quant à leurs structures et moyens, des établissements publics créés au cours des dernières années.

Ces analyses ont notamment souligné que, dans notre pays, il n’y a jamais eu de réflexion d’ensemble sur les établissements publics partant d’un inventaire complet ou d’une typologie logique, pour se fixer une ligne de conduite cohérente pour les meilleures modalités concernant les compétences des organes de direction et de surveillance, le cadre du personnel, le contrôle financier etc.

La soumission des fonds publics d’investissement au contrôle de la Cour des Comptes n’est qu’une des questions exigeant une réponse claire et rapide. Des dysfonctionnements dans des établissements publics ont été stigmatisés dans des rapports de la Cour des Comptes et attribués à un défaut de surveillance des autorités de tutelle.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics doit souligner que certains manquements ayant défrayé la chronique ces dernières années ont gravement nui à l’image de la Fonction Publique, alors que les constructions légales défailtantes et les lacunes dans l’exercice de la surveillance ministérielle étaient le fruit de décisions politiques et politiciennes.

En conclusion, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics propose de maintenir la fonction d’autorité organisatrice au sein du Ministère des Transports et de la compléter par une coordination directe entre les opérateurs du transport en commun („Verkehrsverbund“).

4) RGTP et RGTR: une confusion délibérée mais regrettable

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics doit recommander de modifier la dénomination de la nouvelle entité à créer, qu’elle juge particulièrement mal choisie. Le sigle RGTP, pour „Régie Générale des Transports Publics“, est justifié dans le projet par une proximité recherchée avec le sigle RGTR du „Régime Général des Transports Routiers“, la structure créée jadis pour coordonner l’exploitation par des bus de transporteurs privés de lignes de substitution des voies ferrées supprimées.

Cette quasi-similitude des sigles est présentée dans le commentaire de l’article 12 comme souhaitable „afin de rester aussi proche que possible du sigle „RGTR“ bien connu du grand public et de la clientèle des transports publics comme logo d’identification de l’organisation des transports en commun par route“.

Il faut tout au contraire se demander si cette similitude des abréviations ne prête pas malencontreusement à confusion, cachant au public le fait que le législateur crée un nouvel établissement public, doté de pouvoirs relevant du pouvoir exécutif, et participant donc à l'exercice de la souveraineté nationale.

Pour identifier les moyens de transports en question, on pourrait s'imaginer des solutions plus modernes et plus attrayantes, comme par exemple „*De Bus*“. Avec tout le respect qui est dû aux SNCFL, SNCF, SNCB, RATP et autres RGTR: faut-il vraiment en rester éternellement à de telles monstruosité vieillottes, qui font les délices des amateurs de mots croisés?

5) Pourquoi une „régie“?

Mais c'est surtout le terme même de „régie“ qui est d'un autre âge et qui a une connotation fort poussièreuse. La „*Régie française des tabacs*“ qui a en 1877 lancé les fameuses Gauloises s'appelle de nos jours Altadis, après avoir porté longtemps le nom de Seita. Oui, il existe de nos jours toujours des „régies“, mais plutôt aux confins de la francophonie, comme celles des chemins de fer du Cameroun et d'Abidjan-Niger, celle des eaux du Togo ou encore celles des tabacs au Maroc et à Monaco.

Mais dans nos régions le temps des „régies“ (publiques et nationales) est définitivement révolu. En Belgique, la „*Régie des postes*“, née en 1971 de l'„*Administration de la poste*“, est en 1992 devenue „*La Poste*“, et la „*Régie des télégraphes et des téléphones*“, née en 1930 de l'„*Administration des télégraphes*“, s'est muée en 1992 en „*Belgacom*“. En France, la „*Régie nationale des usines Renault*“, créée en 1945, est aujourd'hui une société anonyme cotée en Bourse, et les millions d'usagers réguliers de la RATP ne connaissent plus guère la signification précise du sigle de l'entreprise de transports parisienne.

Dans ce contexte précis – abstraction faite donc de la terminologie du théâtre et de la publicité – le concept de „régie“ était essentiellement associé à des entreprises contrôlées par l'Etat et assurant un service public souvent national (des postes, des télécommunications, de la distribution d'énergie, des transports publics, etc.), et plus rarement, comme dans le cas de Renault et de la régie française des tabacs, à des entreprises industrielles et commerciales, soit nationalisées pour une raison ou une autre, soit bénéficiant d'un monopole public.

6) Centrale de mobilité

Le projet de loi prévoit la création d'une centrale de mobilité, dont certaines fonctions sont assurées actuellement par les opérateurs publics. La centrale de mobilité devrait permettre encore une meilleure prise en charge de l'offre, de l'information et de la prospection, de même qu'une meilleure centralisation des besoins.

Or, il n'y a aucune raison pour privatiser ces tâches. Bien au contraire, une meilleure coordination des opérateurs pourrait aller de pair avec une meilleure centralisation des besoins, une optimisation de l'offre et un intérêt direct des opérateurs à la qualité et l'efficacité du transport public. Voilà pourquoi la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics propose de confier la fonction de centrale de mobilité à la coordination des opérateurs du transport en commun (voir „*Verkehrsverbund*“), ceci sous la responsabilité du Ministère des Transports.

7) Les utilisateurs paient qui?

Le lecteur attentif du texte note que l'article 6 précise que le prix des billets et abonnements est perçu par les transporteurs: „*L'Etat peut pourvoir au financement des services de transports publics, déduction faite du prix de transport perçu par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à main, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux.*“ On s'étonne dès lors que l'article 9 dit plus ou moins le contraire: „*Le fonds prévu à l'article 8 [= le Fonds des Transports publics] est alimenté: (...) – par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP.*“

Le client transporté, qui (en payant un billet ou un abonnement) conclut un contrat de louage de services, a le droit de savoir qui est son co-contractant: le transporteur, l'établissement public organisant les transports en commun ou un Fonds d'investissement public de l'Etat. Comme on peut mal s'imaginer que le chauffeur d'autobus soit, sans le savoir, un receveur auxiliaire du Trésor, il ne semble pas que l'Etat exploite lui-même et pour son compte les lignes.

C'est donc le transporteur, à qui l'exploitation est confiée par l'autorité organisatrice, qui vend des billets et abonnements (et qui accepte comme titres de transport valables des billets et abonnements vendus par d'autres transporteurs participant à une communauté de tarification). Et il serait logique que ces recettes directes soient prises en compte dans l'aide publique à laquelle l'exploitant a droit selon les termes de la convention signée avec lui. Cette question pourrait être mieux précisée dans la formulation du texte.

8) Une référence désuète

L'article 25 du projet de loi fait référence, entre autres, à „*la confiscation spéciale prévue par les articles 42 et 43 du code pénal*“. Cette référence se révèle fort malencontreuse du fait que les articles en question ont été abolis par une loi du 13 juin 1994. Cette circonstance a manifestement échappé aux auteurs du projet de loi quand ils se sont contentés de recopier, sans le modifier, le texte de l'article 14 de la loi du 14 février 1955. Il y a donc lieu de procéder à une adaptation du texte.

9) Article 2 – Portée territoriale: un petit oubli?

La Chambre a salué plus haut que le projet de loi n'oublie pas, en définissant l'étendue géographique de la politique des transports communs, d'inclure expressément la dimension transfrontalière, c'est-à-dire la nécessaire concertation avec les autorités publiques des régions proches du Grand-Duché et l'élaboration de solutions aux problèmes du trafic frontalier et des besoins des travailleurs navetteurs.

Qu'une petite question soit toutefois permise à propos de la formulation précise du texte, dont l'article 2 définit limitativement les régions frontalières comme étant „*le Kreis Trier-Saarburg et le Kreis Bitburg-Prum du Land de Rhénanie-Palatinat, le Kreis Merzig-Wadern du Land de Sarre en Allemagne, ainsi que la Province de Luxembourg en Belgique et la Région Lorraine en France*“.

Puisque, dans le Nord du Grand-Duché, des contacts quotidiens existent avec les populations de localités belges adjacentes qui font partie non pas de la Province du Luxembourg, mais de la Province de Liège (à laquelle appartient notamment la communauté germanophone de Belgique), la définition territoriale retenue ne contient-elle pas une lacune?

La ligne ferroviaire Luxembourg-Liège n'est, après tout, nullement un élément secondaire du réseau ferroviaire luxembourgeois et de nos transports en commun. Le lecteur attentif du texte, du commentaire et de l'exposé des motifs se demande du reste si les lignes ferroviaires internationales passant par Luxembourg tombent ou ne tombent pas sous la nouvelle loi, et, le cas échéant, pour quel motif.

Compte tenu des réflexions émises ci-avant sur le sujet, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics adhère dans les grandes lignes au projet gouvernemental.

Ainsi délibéré en séance plénière le 11 décembre 2003.

Le Directeur,
G. MULLER

Le Président,
E. HAAG

Service Central des Imprimés de l'Etat

5125/05

N° 5125⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

(19.3.2004)

Remarque liminaire

Notre chambre renonce à reprendre des objections et propositions déjà faites par d'autres structures consultatives, si elle les partage.

Analyse des articles*Ad article 2*

Notre chambre se demande, si, sur le vu de l'alinéa 2 in fine, les transports de la ville de Luxembourg sont compris dans le champ d'application de la loi. En tout état de cause notre chambre est demande-resse pour qu'ils y soient intégrés s'ils ne l'étaient pas, étant donné leur importance dans l'ensemble des transports publics.

Au-delà, nous pensons également que tous les transports publics devraient être compris dans le champ d'application de la loi, qu'ils soient confinés au territoire d'une seule commune ou non. En effet, nous voyons mal comment les transports publics pourraient être optimisés sans inclure ceux des grandes communes p.ex.

Ad article 3

Le 3ème tiret du paragraphe 1 et le paragraphe 2 ont trait aux véhicules automoteurs de moins de 10 places, y compris celle du chauffeur. Considérant certaines dispositions du code de la route – art. 2, point 27° et art. 2 point 13° de la loi du 14.2.1955 – les transports publics en question sont réservés jusqu'à présent aux taxis ou aux voitures de location. Or, le 3ème tiret laisse entendre que dorénavant ces types de transport seraient repris par la nouvelle loi.

Notre chambre craint que cette innovation ne fasse désordre sur le plan social, étant donné que les chauffeurs des minibus (de moins de 10 places) et ceux des taxis et des voitures de location ont 2 statuts juridiques différents et sont couverts par 2 conventions collectives différentes.

Il importe dès lors de clarifier la situation légale des véhicules concernés aux fins d'éviter, dès le départ, des litiges de droit du travail.

Ad article 4

Les définitions contenues dans cet article contredisent d'autres contenues dans d'autres textes. Ainsi, celles concernant les différents services publics sont différentes de celles contenues dans la convention collective applicable aux chauffeurs d'autobus privés, qui émanent pourtant du ministère des Transports, et celle ayant trait au transport rémunéré diffère de celle employée par le code de la route (art. 2 point 27° de la loi du 14.2.1955).

Ad article 10

Notre chambre constate que cet article confère de larges pouvoirs de décision au ministre, pouvoirs qui devraient être transférés à la Régie générale des transports publics (RGTP).

Ad article 12

Le 3ème alinéa du point 1) dispose que „les engagements (de la RGTP) sont réputés commerciaux“, mais le commentaire de l’article n’explique nullement le pourquoi, la signification ou les conséquences de cette phrase. Pourrait-elle signifier qu’en cas de litige sur ces engagements, le seul tribunal de commerce serait compétent au cas où un cocontractant de la RGTP esterait en justice?

Ad article 13

D’après cet article, le conseil d’administration de la RGTP se composera de 5 personnes. A ce sujet, notre chambre a 2 objections à faire:

- Le nombre (de 5) risque fort d’être trop petit pour que le conseil puisse fonctionner correctement;
- Le conseil devrait comprendre des représentants de toutes les parties concernées par les transports publics, à savoir, entre autres, les communes et/ou les syndicats communaux, les usagers, les entreprises de transports et les salariés de celles-ci, afin qu’il renforce et sa compétence et sa légitimité démocratique.

Ad article 21

Si cet article innove opportunément, force est de constater que le comité créé ne dispose pas de pouvoirs réels en matière de transports publics et notre chambre craint qu’il ne partage rapidement le sort de nombre de structures pareilles: végéter tout simplement.

Ad article 22

- En ce qui concerne le point 1g, notre chambre attire l’attention sur la nécessité de respecter et le code de la route national et les dispositions européennes en la matière.
- En ce qui concerne le point 2, alinéa 3, notre chambre s’oppose à ce qu’il puisse aboutir à une sanction de tel ou tel chauffeur nommément désigné.
- En ce qui concerne le point 4, notre chambre se demande si les chauffeurs d’autobus auront encore le droit leur confié actuellement par arrêté ministériel, affiché dans les autobus, de refuser un client ou d’enjoindre à un voyageur de quitter l’autobus du fait de son comportement.

Ad articles 23 et 24

Certaines sanctions contenues dans ces articles sont en contradiction avec d’autres prévues dans d’autres textes légaux, p. ex. dans le code de la route.

Conclusion

Sous réserve des objections qui précèdent, notre chambre approuve le projet de loi dans sa finalité, ses objectifs et ses moyens.

Luxembourg, le 19 mars 2004

Pour la Chambre de Travail,

Le Directeur,
Marcel DETAILLE

Le Président,
Henri BOSSI

5125/06

N° 5125⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(30.3.2004)

Par dépêche du 19 mai 2003, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Transports. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Comme les dispositions du présent projet de loi sont susceptibles de grever le budget de l'Etat, le Conseil d'Etat se doit de renvoyer à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat qui dispose que de tels projets doivent être accompagnés d'une fiche financière avisée par le ministre du Trésor et du Budget. Ce document fait défaut.

L'avis de la Chambre de commerce est parvenu au Conseil d'Etat par dépêche du 7 octobre 2003, celui de la Chambre des métiers par dépêche du 10 décembre 2003, celui de la Chambre des employés privés par dépêche du 17 décembre 2003 et celui de la Chambre des fonctionnaires et employés publics par dépêche du 29 décembre 2003.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis vise à créer un nouveau cadre légal de la promotion et de l'organisation de la politique des transports en commun et de mobilité, retenu dans la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 ainsi que dans le programme directeur de l'aménagement du territoire et dans le plan directeur sectoriel transports. Ses objectifs reflètent la stratégie „mobilité.lu“, étant à la base de la politique du Gouvernement en matière de transports publics.

Les quatre objectifs principaux auxquels devra répondre cette nouvelle organisation consistent

- 1) à créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route;
- 2) à concevoir des structures d'organisation, distinguant entre les compétences d'une autorité organisatrice et les missions des opérateurs liés par un contrat de service public;
- 3) à instituer une centrale de mobilité;
- 4) à mieux intégrer les relations transfrontalières régionales.

Par cette réorganisation des transports publics, le Gouvernement vise, à l'horizon de 2020, un partage modal (modal split) de 25% en faveur des transports publics pour répondre aux besoins de mobilité accrus dus à la croissance rapide des données structurelles touchant à la démographie, à l'emploi et à la scolarité au Grand-Duché de Luxembourg et qu'il n'est plus possible comme dans le passé de satisfaire par le recours prononcé au trafic individuel.

Pour y aboutir, le projet de loi poursuit les 7 idées-clés énumérées ci-après:

- 1) retenir une approche intégrée pour l'organisation des transports publics
 - a) par rail et par route,
 - b) à caractère national et à caractère régional transfrontalier,

- c) à caractère intercommunal;
- 2) concevoir un nouveau cadre légal de cette organisation, tout en maintenant le système actuel des autorisations pour l'ouverture des lignes publiques et leur exploitation;
- 3) définir une nouvelle organisation de gestion (autorité organisatrice constituée en établissement public, liée par un contrat de service public aux opérateurs, comme RGTR, AVL, TICE, CFL-bus, CFL-train ou autres transporteurs étrangers);
- 4) charger l'autorité organisatrice des tâches d'une centrale de mobilité;
- 5) assurer la participation des communes et des entreprises génératrices de besoins de mobilité;
- 6) associer les clients des transports publics;
- 7) renforcer les règles de police en matière de gestion et de sûreté des transports publics.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat aurait préféré, dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité, que les articles 12 et 13 (6 et 7 selon le Conseil d'Etat) soient subdivisés en plusieurs articles distincts.

Quant au fond, le Conseil d'Etat approuve la philosophie retenue dans le projet, alors qu'elle répond à ses considérations exprimées antérieurement et qui remontent déjà à son avis du 1er octobre 1963 sur les transports routiers (loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers; *doc. parl. No 896*).

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Compte tenu du fait que le projet de loi sous avis porte, d'une part, sur les transports publics et vise, d'autre part, à modifier la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, le Conseil d'Etat suggère de compléter l'intitulé aux fins de lui donner la teneur suivante:

„Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers“

Le Chapitre I comprend les articles 1er à 5 et traite de l'objet et du champ d'application.

Article 1er

Le Conseil d'Etat approuve la mise en place de structures appropriées pour assurer une mobilité optimale de la population résidant ou travaillant au Grand-Duché de Luxembourg, ceci à des conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en garantissant le libre choix du moyen de déplacement. Quant au libellé de l'alinéa 1, il propose de le rédiger comme suit:

„La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.“

Pour ce qui est de l'alinéa 2, le Conseil d'Etat estime que son libellé ne comporte pas de caractère normatif („conditions raisonnables“) et qu'il risque de pouvoir être invoqué à l'appui d'exigences particulières à l'adresse de l'Etat tant en provenance des utilisateurs que des opérateurs de services de transports publics. C'est pourquoi le Conseil d'Etat insiste à ce que cet alinéa soit supprimé.

Article 2

Cet article définit la délimitation géographique du champ d'application du projet, alors qu'il laisse à la Régie Générale des Transports Publics (RGTP) l'initiative de négocier des accords avec les communes, les syndicats de communes ou les autorités des régions transfrontalières.

Quant à l'énumération des régions transfrontalières à la fin de l'alinéa 1, il fut oublié de tenir compte du mouvement de frontaliers entre le nord du pays et la Communauté germanophone de Belgique, de sorte que la fin de cette disposition devrait être libellée comme suit: „..., ainsi que les Provinces du Luxembourg et de Liège de même que la Communauté germanophone de Belgique et la Région Lorraine en France“.

En vertu du réagencement des chapitres II et III proposé par le Conseil d'Etat, les références faites aux articles 12 et 17 sont à remplacer respectivement par celles des articles 6 et 15.

Article 3

L'article 3 confirme les moyens de transport en commun de personnes par rail et par route existants. Par ailleurs, il prévoit la consolidation de deux expériences récentes, à savoir, premièrement, l'exécution du service public sur des relations à l'intérieur de la Grande Région par des trains transfrontaliers et, deuxièmement, l'organisation de services publics par des moyens de transport pris en location ou relevant d'un autre mode.

Article 4

Cet article reprend les dispositions de la loi du 12 juin 1965 quant aux définitions usitées des différents types de transports publics normalement identifiés dans le cadre des services publics.

Le Conseil d'Etat considère que l'alinéa 4 de l'article sous revue n'exclut pas une intégration occasionnelle des services de taxis dans la chaîne de transport de passagers.

Article 5

L'article 5 règle les conditions à remplir par les opérateurs en vue d'être admis aux contrats de service public à conclure avec l'autorité organisatrice, dans le respect des directives et règlements communautaires y mentionnés.

D'un point de vue rédactionnel, il faudrait compléter la référence à la loi de 1999 en écrivant „loi modifiée du 11 juin 1999 ...“.

Quant au paragraphe 2 qui traite des licences pour les transports publics par route, le Conseil d'Etat se doit de constater à l'alinéa 2 *in fine* que „les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation desdites licences ... sont arrêtées par règlement grand-ducal“. Le Conseil d'Etat de rappeler la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle suivant laquelle „l'effet des réserves de la loi énoncées par la Constitution consiste en ce que nul, sauf le pouvoir législatif, ne peut valablement disposer des matières érigées en réserve; qu'il est toutefois satisfait à la réserve constitutionnelle si la loi se borne à tracer les grands principes tout en abandonnant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail“ (Cour constitutionnelle, Arrêt 15/02 du 3 janvier 2003).

En l'occurrence, il échet de relever que la loi abandonne au pouvoir réglementaire la fixation de critères et conditions, sans toutefois en déterminer les grands principes. Le Conseil d'Etat doit en conséquence s'opposer formellement à la disposition afférente pour être contraire à l'article 11(6) de la Constitution qui réserve au seul pouvoir législatif l'établissement de restrictions à la liberté de commerce.

*

Le Conseil d'Etat propose de réagencer les chapitres II et III en tenant compte de la structure des établissements publics créés antérieurement, de sorte que les dispositions relatives à l'organisation de la RGTP précèdent celles relatives à son financement. Dans ce même contexte, il invite les auteurs du projet à vérifier et à adapter à travers tout le dispositif les références à la nouvelle structure du texte sous examen.

Le Chapitre II (III selon le Conseil d'Etat) comprend les articles 6 à 9 (14 à 17 selon le Conseil d'Etat) et traite du financement des services publics. L'intitulé de ce chapitre est à redresser comme suit:

„Chapitre III – Le financement de la RGTP“

Articles 6 et 7 (14 et 15 selon le Conseil d'Etat)

Ces articles arrêtent le principe que l'Etat peut pourvoir au financement des services de transports publics, alors que la RGTP est appelée à conclure des conventions réglant les modalités d'exécution des prestations de transport avec des communes, des syndicats de communes ou des entreprises.

A l'article 6 (14 selon le Conseil d'Etat), la première phrase est à redresser comme suit:

„L'Etat contribue au financement des services publics dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix du transport ...“.

Si les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans sa proposition de restructuration des dispositions du texte sous examen, il convient à l'article 7 (15 selon le Conseil d'Etat) de remplacer la référence à l'article 10 par une référence à l'article 12.

Articles 8 et 9 (16 et 17 selon le Conseil d'Etat)

Les articles 8 et 9 (16 et 17 selon le Conseil d'Etat) prévoient l'institution d'un fonds spécial, dénommé „Fonds des Transports publics“, dans le but de mettre à la disposition de l'autorité organisatrice les crédits nécessaires à l'exécution de ses missions.

Le Conseil d'Etat ne peut approuver la création d'un pareil fonds spécial, vu que les dépenses à gérer sont principalement des dépenses de gestion courante, les fonds budgétaires étant en principe réservés aux dépenses d'investissement. Par ailleurs, il est inconcevable qu'un établissement public puisse être habilité à ordonnancer des dépenses à charge d'un fonds budgétaire. Le Conseil d'Etat préconise donc de modifier ces deux articles, sous peine d'opposition formelle, alors que les dotations financières de l'Etat au profit de la RGTP en rapport avec les transports publics et la gestion de la RGTP doivent être inscrites annuellement dans la loi budgétaire.

Le Conseil d'Etat propose de libeller les articles sous examen comme suit:

„Art. 16.– Les recettes de la RGTP sont constituées:

- par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP;
- par les produits des participations prévues à l'article 15;
- par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en œuvre;
- par des dotations budgétaires.

Art. 17.– Les dotations au profit de la RGTP sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat.“

*

Le Chapitre III (II selon le Conseil d'Etat) comprend les articles 10 à 17 (6 à 13 selon le Conseil d'Etat) et traite de l'organisation des transports publics. L'intitulé de ce chapitre est à redresser comme suit:

„Chapitre II – L'organisation de la RGTP“

Articles 10 et 11 (12 et 13 selon le Conseil d'Etat)

Le Conseil d'Etat approuve l'attitude formelle que, nonobstant le fait de confier l'organisation des transports publics à un établissement public, la compétence politique restera celle du ministre des Transports.

Si les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans sa proposition de restructuration des dispositions du texte sous examen, il convient de remplacer la référence à l'article 13 par une référence à l'article 7 dans le deuxième alinéa de l'article 11 (13 selon le Conseil d'Etat).

En ce qui concerne l'alinéa 4 de l'article 11, il peut être fait abstraction du bout de phrase libellé „elle est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif“ puisqu'il ne fait que rappeler le droit commun, en l'occurrence l'article 2 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.

Article 12 (6 selon le Conseil d'Etat)

L'article 12 (6 selon le Conseil d'Etat) définit les dispositions organiques de l'établissement public à créer en vue d'accomplir les missions d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics, dénommée „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP, qui dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative, tout en restant placée sous la tutelle du ministre des Transports. La RGTP est gérée selon les principes de droit privé et ses engagements sont réputés commerciaux.

Parmi les objets et missions nombreux de la RGTP, le Conseil d'Etat apprécie particulièrement la mise en œuvre d'une centrale de mobilité destinée à faciliter l'accès des particuliers aux transports en commun, favorisant une mobilité optimale sous le meilleur rapport coût-efficacité.

Toutefois, il est à se demander ce qu'il faut entendre par „les missions relevant normalement des compétences d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics“.

En effet, en vertu du principe de la spécialité des établissements publics, ces derniers n'ont pour missions que celles qui leur sont expressément dévolues par la loi. Or, la formulation telle que retenue semble être trop imprécise pour rencontrer l'exigence de la détermination non équivoque des missions incombant à la RGTP. L'alinéa 1 du paragraphe 1er de l'article 12 serait à adapter en conséquence.

En ce qui concerne l'alinéa 2 du paragraphe 1er, le Conseil d'Etat constate que le siège de la RGTP peut être transféré par simple décision du conseil d'administration, alors que tant pour le Centre virtuel de la Connaissance sur l'Europe que pour la Commission nationale pour la protection des données instituée par la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (*doc. parl. 4735*), le siège ne peut être transféré que par voie de règlement grand-ducal. Le Conseil d'Etat marquerait une préférence à ce que le transfert du siège de la RGTP se fasse également par voie de règlement grand-ducal. L'alinéa 2 du paragraphe 1er serait dès lors à adapter en conséquence.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à une simple énumération exemplative des missions de la RGTP introduite par le terme „notamment“, telle qu'elle figure au paragraphe 2. En effet, en vertu du principe de la spécialité des établissements publics, ces derniers n'ont pour missions que celles qui leur sont expressément dévolues par la loi, alors qu'en l'occurrence le terme „notamment“ donnerait compétence quasi générale à la RGTP. Le Conseil d'Etat insiste donc sur la suppression du terme „notamment“ aux alinéas 1 et 2 du paragraphe 2.

Si les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans sa proposition de restructuration des dispositions du texte sous examen, il convient de remplacer la référence à l'article 7 par une référence à l'article 15 dans le deuxième paragraphe de la disposition sous examen.

Article 13 (7 selon le Conseil d'Etat)

Cet article comporte le mode de fonctionnement de la RGTP et le Conseil d'Etat note avec satisfaction que les auteurs ont tenu compte des observations formulées dans son avis du 27 novembre 2001 relatif au projet de loi portant création du Centre Virtuel de la Connaissance sur l'Europe (*doc. parl. 4753*).

En ce qui concerne la lettre a) de l'alinéa 2 du paragraphe 1er, et plus particulièrement le transfert du siège, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations afférentes à l'endroit de l'article 12 et propose en conséquence de faire abstraction du bout de phrase „et il peut en transférer le siège“.

Pour ce qui est de l'alinéa 3 du paragraphe 1er relatif à la nomination des membres du conseil d'administration, le Conseil d'Etat estime, à l'instar de la loi du 24 juillet 2001 portant création d'un établissement public nommé „Centre Culturel de Rencontre Abbaye de Neumünster“, que les membres devraient être nommés et révoqués par le Grand-Duc. L'alinéa 3 serait à adapter en conséquence.

En ce qui concerne la désignation d'un commissaire du gouvernement prévu au paragraphe 3, le Conseil d'Etat partage les objections de la Chambre de commerce qui ne voit pas de raison d'être d'un commissaire du gouvernement, vu que l'Etat est de toute façon seul et unique actionnaire de la RGTP, que les membres du conseil d'administration sont désignés par le Gouvernement et que le ministre des Transports exerce seul le pouvoir tutélaire quant aux décisions du conseil d'administration.

Ainsi le Conseil d'Etat propose la suppression du paragraphe 3 du texte gouvernemental, pour le remplacer par le texte suivant:

„3. Les procès-verbaux sont à communiquer au ministre qui peut suspendre, dans un délai de 30 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.“

Au paragraphe 6, il y a lieu de rayer les parties de phrase „ainsi qu'au commissaire du gouvernement“ et „de même que les frais de voyage et autres frais engagés par le conseil d'administration dans l'intérêt de la RGTP“. Par ailleurs, 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, de sorte que le paragraphe 6 se lirait comme suit:

„(6) Les rémunérations et indemnités des membres du conseil d'administration et de son secrétaire sont fixées par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.“

Article 14 (10 selon le Conseil d'Etat)

Cet article a trait à la comptabilité à tenir suivant le principe et les modalités de la comptabilité commerciale. Le Conseil d'Etat ne voit pas d'objection quant à la procédure retenue, mais insiste pour que la Cour des comptes soit chargée de la vérification des comptes de la RGTP. Il propose dès lors d'ajouter à l'article sous examen un alinéa libellé comme suit:

„L'établissement est soumis au contrôle de la Cour des comptes quant à l'emploi conforme des concours financiers publics qui lui sont affectés.“

Si les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans sa proposition de restructuration des dispositions du texte sous examen, il convient de remplacer la référence à l'article 9 par une référence à l'article 17 dans le cinquième alinéa de la disposition sous examen.

Articles 15 et 16 (11 et 8 selon le Conseil d'Etat)

Ces articles ne donnent pas lieu à observation.

Article 17 (9 selon le Conseil d'Etat)

L'article 17 prévoit que des fonctionnaires ou employés de l'Etat peuvent être détachés à la RGTP en vue d'y effectuer des tâches relevant de la compétence de la RGTP pour une durée déterminée, à temps plein ou à temps partiel. Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à une telle mesure. Il est en effet inconcevable que des agents de l'Etat qui bénéficient du statut public puissent être détachés à un établissement public qui, aux termes de l'article 12 alinéa 3, est géré dans les formes et selon les méthodes du droit privé, ne serait-ce qu'en raison des problèmes qui se poseraient pour l'application des prescriptions relatives à la hiérarchie et au régime disciplinaire de ces agents.

Par ailleurs, l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, auquel il est fait référence, ne concorde pas avec le détachement visé par les auteurs du projet. Le prédit article 7 définit en effet le détachement comme „l'assignation au fonctionnaire d'un autre emploi ... dans une autre administration ou auprès d'une organisation internationale“. Cette définition se limite à énoncer les administrations et les organisations internationales et n'englobe pas des établissements publics, tels que la RGTP visée en l'espèce.

Le Conseil d'Etat pourrait à la limite se déclarer d'accord avec la formulation suivante:

„**Art. 9.**– Les agents de l'Etat qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la RGTP, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP.“

*

Le Chapitre IV comprend les articles 18 à 20 et traite des interventions des communes en matière de transports publics.

Articles 18 et 19

Ces articles ont pour objet de sensibiliser à une utilisation plus efficace et mieux coordonnée de tous les modes de transport au niveau des communes et d'organiser la collaboration entre la RGTP, les communes et les syndicats de communes. Leurs buts principaux consistent dans le développement des transports publics, ainsi que d'autres moyens de transport économes et les moins polluants, l'aménagement et l'exploitation du réseau routier local, l'organisation du stationnement, la livraison de marchandises et l'encouragement pour les employeurs de favoriser et de soutenir le transport de leur personnel, aboutissant ainsi à une réduction des déplacements individuels.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat constate que maintes entreprises, pour des raisons économiques et de rationalisation, s'installent dans des zones industrielles et commerciales, sans pour autant se soucier des problèmes de déplacement auxquels leur personnel est confronté et sans se soucier de l'augmentation préjudiciable du trafic individuel qui en résulte.

Pour ce qui est de la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 18, il y a lieu de relever qu'elle est superfétatoire, dans la mesure où le plan doit toujours être conforme aux prescriptions légales. En ce qui concerne les orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité, elles ne peuvent avoir un caractère contraignant que du moment où elles sont rendues obligatoires par un règlement grand-ducal, conformément aux prescriptions de la loi du 21 mai

1999 concernant l'aménagement du territoire. Ainsi le Conseil d'Etat insiste-t-il sur la suppression de la phrase en question.

Article 20

Deux objectifs sont visés par l'article 20, d'une part, l'harmonisation de la signalisation et de l'aménagement des points d'arrêt des transports publics et, d'autre part, la répartition des responsabilités et le partage des frais d'aménagement et d'entretien de ces points d'arrêt.

*

Le Chapitre V comprend l'article 21 et traite du partenariat des usagers des transports publics.

Article 21

Pour créer une plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur l'organisation et le fonctionnement des transports publics, il est prévu par cet article d'instituer un comité des usagers de transports publics, dont la composition et les modalités de fonctionnement seraient à déterminer par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat ne voit pas l'utilité d'un tel comité qui, à ses vues, deviendrait une enceinte de débats sans fin et faisant double emploi avec l'objet inscrit à l'article 12 (6 selon le Conseil d'Etat), qui prévoit la création par la RGTP d'une centrale de mobilité, pour assurer entre autres: „la communication avec le public sur l'offre des transports publics par l'information ainsi que par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance“.

Dans cet ordre d'idées, le Conseil d'Etat propose de supprimer le chapitre V avec son article 21. A titre subsidiaire, il y a lieu de l'insérer au chapitre III (II selon le Conseil d'Etat).

*

Le Chapitre VI (V selon le Conseil d'Etat) comprend l'article 22 (21 selon le Conseil d'Etat) et traite des règles tarifaires et de police.

Article 22 (21 selon le Conseil d'Etat)

Un règlement grand-ducal déterminera les règles de police et les modalités du contrôle de leur application prévues par cet article, dont le paragraphe 1er est une copie conforme de l'article 7 de la loi susmentionnée du 12 juin 1965.

Les paragraphes 2 à 5 ont trait aux modalités de contrôle par les personnes investies de l'autorité d'exercer cette mission (agents assermentés), leur permettant d'enjoindre à des particuliers, qui, dans les moyens de transports ou dans l'enceinte des gares, haltes et arrêts, se sont comportés de façon à troubler l'ordre ou à mettre en cause la sécurité, de quitter les lieux. Le ministre pourra interdire à ces derniers l'accès et le séjour aux lieux concernés, en tout ou en partie, pour une durée de maximum une année.

Bien qu'il soit évident que ces règles sont motivées par le souci de garantir l'ordre, le bon fonctionnement et la sécurité des transports publics, un droit de recours doit être réservé aux contrevenants d'après les règles de la procédure administrative de droit commun.

Dans l'élaboration du règlement grand-ducal visé par cet article, le Conseil d'Etat considère que le Gouvernement pourra utilement s'inspirer de la proposition de loi 2765 du 7 décembre 1983 de feu le député Georges Margue „sur la police des transports publics de personnes communales et intercommunales“.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au deuxième alinéa du paragraphe 3 de cet article qui prévoit que le programme de la formation dispensée aux agents de la RGTP est approuvé par le ministre. En effet, au vu de l'article 36 de la Constitution, ledit programme est à fixer par voie de règlement grand-ducal et ce conformément à l'arrêt de la Cour constitutionnelle No 01/98 du 6 mars 1998 aux termes duquel le texte de l'article 36 de la Constitution s'oppose à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc.

*

Le Chapitre VII (VI selon le Conseil d'Etat) comprend les articles 23 à 27 (22 à 26 selon le Conseil d'Etat) et traite des dispositions pénales. Sous réserve des observations qui suivent, le Conseil d'Etat constate que certaines de ces dispositions sont reprises de textes légaux existants, et notamment de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il demande dès lors aux auteurs du projet de loi soumis à son examen de réglementer sous le chapitre VII (VI selon le Conseil d'Etat) uniquement les comportements répréhensibles ne trouvant pas leur sanction dans un texte existant et de modifier ledit chapitre en ce sens.

Article 23 (22 selon le Conseil d'Etat)

Cet article prévoit de maintenir le caractère correctionnel des seules infractions suivantes:

- la violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations requises pour effectuer des transports publics, règles édictées en vertu des articles 5 et 10 (12 selon le Conseil d'Etat, cette référence étant à adapter dans le texte) du projet de loi sous avis;
- les infractions en matière d'assurance des transports publics;
- les faux en écriture et l'usage de faux en matière de facturation à l'Etat ou à l'autorité organisatrice des prestations de transports publics.

Toutes les autres infractions sont considérées comme contraventions avec la possibilité d'y appliquer l'avertissement taxé.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au deuxième alinéa de cet article, alors qu'il viole le principe de la légalité des incriminations en ce qu'il incrimine indistinctement toute infraction au texte soumis à examen. Les auteurs du projet devraient au moins énumérer les articles visés par les sanctions pénales proposées afin de déterminer de manière précise les comportements pouvant donner lieu à une incrimination et à une sanction pénale.

Article 24 (23 selon le Conseil d'Etat)

Le Conseil d'Etat ne voit pas l'utilité d'énumérer spécialement les officiers de police judiciaire et les agents de la Police grand-ducale, car ils ont de toute façon une compétence générale pour constater les infractions. Il suffit par conséquent de commencer l'énumération par ceux qui n'ont pas de compétence générale en la matière.

Le Conseil d'Etat propose donc de supprimer les termes „Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et“ au début du premier alinéa.

Pour ce qui est des mesures que peuvent prendre les agents chargés de la recherche des infractions, le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu d'en faire abstraction, pour autant que les auteurs du projet visent le cas de délit flagrant. Ces mesures relèvent en effet du droit commun en matière de flagrance (articles 30 à 44 du Code d'instruction criminelle). Pour le cas où il ne s'agirait pas du délit flagrant, il faut que la loi au sens formel offre des garanties adéquates et suffisantes contre d'éventuels abus en matière de perquisitions et de saisies, les officiers de police judiciaire ne pouvant en aucun cas avoir pour compétence d'apprécier seuls l'opportunité, le nombre, la durée et l'ampleur de telles opérations. Aux termes de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (voir notamment arrêts CEDH 25 février 1993 Aff. Crémieux c/ France; CEDH 16 décembre 1992 Aff. Niemietz c/ Allemagne; CEDH 16 avril 2002 Aff. Stés Colas et autres c/ France), il revient au législateur de prévoir soit l'établissement d'un mandat préalable par le juge judiciaire, auquel il incombe alors de vérifier si les mesures envisagées ne sont pas arbitraires ou disproportionnées, soit des restrictions et des conditions en veillant à ce que l'ingérence dans les droits du citoyen soit étroitement proportionnée au but légitime recherché. Le domicile ou les locaux d'une personne morale sont d'ailleurs assimilés à ceux d'une personne physique.

Le Conseil d'Etat doit par conséquent s'opposer formellement au texte du projet dans la mesure où il contrevient aux exigences de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

En ce qui concerne l'alinéa 3, il conviendrait d'écrire à la dernière phrase „Le défaut de suivre cette injonction est puni ...“.

Finalement, le Conseil d'Etat préconise, pour des raisons de lisibilité, de subdiviser l'article en paragraphes et non en alinéas.

Article 25 (24 selon le Conseil d'Etat)

En vertu de l'article 100-1 du Code pénal, introduit par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines, les prescriptions relatives aux circonstances atténuantes se trouvent régies par le droit pénal

commun. La formule prévue au premier alinéa de la disposition sous examen est à éviter et ledit alinéa est à supprimer.

Ces dispositions constituent une copie conforme de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955, tout en précisant au deuxième alinéa que le chef d'entreprise ou, si l'entreprise est une personne morale, l'entreprise elle-même, peuvent être déclarés civilement responsables des amendes auxquelles des membres de leur personnel ont été condamnés en relation avec l'activité des transports exercée. Le Conseil d'Etat de rappeler dans ce contexte que le droit pénal luxembourgeois ne connaît pas, contrairement au droit français, la responsabilité pénale des personnes morales, toutes les peines étant personnelles. Par ailleurs, la responsabilité civile des commettants du fait de leurs préposés est réglée par l'article 1384 du Code civil.

L'alinéa 2 ne rappelant dès lors que le droit commun applicable en la matière, le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu d'en faire abstraction.

En ce qui concerne l'alinéa 3, le Conseil d'Etat tient à rappeler que les articles 42 et 43 du Code pénal ont été abrogés par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines. Par ailleurs, la confiscation spéciale fait partie du catalogue des peines susceptibles d'être prononcées en matière criminelle, correctionnelle et en matière de contraventions. Aux termes de l'article 32 du Code pénal, la confiscation spéciale est toujours prononcée pour crime, elle peut l'être pour délit et elle n'est prononcée pour contravention que dans les cas déterminés par la loi. En l'occurrence donc, point n'est besoin de prévoir la confiscation spéciale en matière correctionnelle, celle-ci étant régie par le droit commun. Si les auteurs du projet de loi entendent toutefois la rendre possible en matière de contravention, l'article 23 pourrait être utilement complété dans ce sens à l'occasion de la précision des incriminations telle que le Conseil d'Etat l'a exigée, sous peine d'opposition formelle. Dans cette hypothèse, l'alinéa 3 pourrait être supprimé.

L'alinéa 4 prévoit la possibilité pour les membres de la Police grand-ducale et les membres des douanes et accises qui constatent une infraction de saisir les objets susceptibles d'une confiscation ultérieure. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à ses observations faites à l'endroit de l'article 24.

Le Conseil d'Etat estime par ailleurs qu'il y aurait lieu de s'interroger sur la nécessité même de prévoir en l'espèce la possibilité d'une saisie des objets susceptibles d'une confiscation ultérieure, puisqu'elle relève du droit commun en la matière.

Il constate finalement que la procédure de saisie et celle de la mainlevée de la saisie sont explicitement décrites aux alinéas 4 à 9. Etant donné que ces procédures sont réglées par le Code d'instruction criminelle, qui constitue le droit commun en la matière, il n'est pas nécessaire de les rappeler dans le présent cadre, de sorte qu'il peut en être fait abstraction.

Article 26 (25 selon le Conseil d'Etat)

Ce texte s'aligne sur les dispositions figurant à l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 qui traite de l'avertissement taxé en matière de contraventions contre les règles de la circulation routière. Toutefois, le Conseil d'Etat estime que, pour éviter toute équivoque, le dernier alinéa serait à faire figurer en tant que dernière phrase à l'alinéa 7 et qu'il serait à libeller comme suit:

„... *Dans ce cas*, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.“

Les deux renvois aux articles 23 et 24 sont à remplacer par ceux aux articles 22 et 23.

Article 27 (26 selon le Conseil d'Etat)

L'article 27 crée la possibilité de prélever une consignation sur le lieu même de l'infraction afin d'empêcher le contrevenant de se soustraire aux conséquences des infractions commises.

Le Chapitre VIII (VII selon le Conseil d'Etat) comprend l'article 28 (27 selon le Conseil d'Etat) et traite des dispositions modificatives et abrogatoires.

Article 28 (27 selon le Conseil d'Etat)

Cet article a pour objet de faire un élagage rédactionnel du texte de la loi du 12 juin 1965 qui dorénavant n'aura trait qu'aux dispositions régissant le cadre légal des transports routiers internationaux de marchandises.

Le Conseil d'Etat insiste cependant avec force à ce que les auteurs énumèrent avec précision tous les textes qui sont abrogés par le projet de loi sous examen au lieu de se borner à énoncer que „sont abro-

gées toutes les dispositions légales contraires à la présente loi“, cette façon de procéder heurtant le principe de la sécurité juridique. L’article 28 (27 selon le Conseil d’Etat) devra impérativement être modifié en ce sens.

En ce qui concerne le paragraphe 4 visant à modifier l’article 9 de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers, le Conseil d’Etat renvoie à ses observations relatives à l’article 24 du projet sous avis.

Article nouveau (28 selon le Conseil d’Etat)

Compte tenu du fait que le Conseil d’Etat a proposé de compléter l’intitulé par l’adjonction de l’acte à modifier, il se recommanderait de prévoir dans le texte même du dispositif la possibilité de recourir à l’utilisation d’un intitulé abrégé, limité à l’objet principal et faisant abstraction des références aux actes à modifier. A cette fin, il propose d’insérer un article spécial à la fin du dispositif, à la suite des dispositions modificatives. Cet article peut être libellé comme suit:

„**Art. 28.**– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l’intitulé suivant: „loi du ... sur les transports publics“.“

Sous le bénéfice des observations qu’il vient de formuler, le Conseil d’Etat marque son accord avec le texte du projet de loi soumis à son avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 30 mars 2004.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5125/07

N° 5125⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(19.4.2004)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre des Transports, j'ai l'honneur de vous saisir d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements avec un commentaire ainsi qu'une nouvelle version coordonnée du projet de loi amendé et un tableau comparatif confrontant le texte du projet de loi initial, les observations du Conseil d'Etat et les amendements proposés.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,
François BILTGEN*

*

TEXTE DES AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX*Amendement 1 (intitulé)*

Sur proposition du Conseil d'Etat l'intitulé est modifié comme suit:

„Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers“.

Amendement 2 (article 1er)

Sur proposition du Conseil d'Etat l'article 1er est modifié comme suit:

„La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.“

Amendement 3 (article 2)

1. Il a été pris note des observations du Conseil d'Etat et l'article 2 est adapté comme suit en vue de maintenir la concordance rédactionnelle avec l'article 1er en ce qui concerne l'extension géographique des transports publics transfrontaliers régionaux:

„Les services des transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française.“

2. Suite à la modification de la numérotation des articles proposée par le Conseil d'Etat, l'alinéa 2 est modifié comme suit:

„Sans préjudice des accords particuliers que la Régie Générale des Transports Publics, en abrégé RGTP, qui est instituée en vertu de *l'article 6*, 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 sont exclus du champ d'application de la présente loi.“

Amendement 4 (article 5)

1. La proposition du Conseil d'Etat de compléter la référence à la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation par ajout du mot „modifiée“ n'est pas suivie. En effet, cette loi n'a pas encore été amendée à ce jour.

2. Tenant compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat concernant la détermination des conditions de délivrance de la licence nationale par voie de règlement grand-ducal, le paragraphe 2 est modifié comme suit. Il est précisé que cette licence nationale ne requiert pas d'autres modifications de fond de la part du requérant, mais constitue une simple formalité administrative à laquelle il est fait droit à la demande des intéressés à condition de présenter une copie de leur autorisation d'établissement telle que prévue par la loi du 30 juillet 2002.

„2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997.

Lorsque le transporteur est établi en-dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) No 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Le membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.

Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 2002 précitée, les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation des licences communautaires et des autorisations de cabotage sont arrêtées par règlement grand-ducal.

En vue de l'obtention de la licence nationale le transporteur doit justifier les conditions de la loi du 30 juillet 2002 précitée. La licence a une durée de validité de cinq ans; elle est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.“

3. Le deuxième paragraphe de l'alinéa 3 a été complété comme suit:

„Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2 de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le Ministre à refuser la délivrance *de la licence nationale*, de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.“

Amendement 5 (modification de la numérotation des chapitres II et III et de façon subséquente de la numérotation des articles 6 à 17)

1. Sur proposition du Conseil d'Etat l'ancien chapitre III devient le nouveau chapitre II. Le chapitre II comprend les articles 6 à 13 (anciens articles 10 à 17) et est intitulé comme suit:

„*Chapitre II – L'organisation des transports publics*“

Le redressement de l'intitulé pour le chapitre II proposé par le Conseil d'Etat n'a pas été repris.

L'ancien chapitre II devient le nouveau chapitre III. Le chapitre II comprend les articles 14 à 17 (anciens articles 6 à 9) et est intitulé comme suit:

„*Chapitre III – Le financement des transports publics*“

Le redressement de l'intitulé pour le chapitre III proposé par le Conseil d'Etat n'a pas été repris.

2. Sur proposition du Conseil d'Etat

- l'ancien article 6 devient l'article 14
- l'ancien article 7 devient l'article 15
- l'ancien article 8 disparaît
- l'ancien article 9 devient l'article 16
- l'ancien article 10 devient l'article 12
- l'ancien article 11 devient l'article 13
- l'ancien article 12 devient l'article 6
- l'ancien article 13 devient l'article 7
- l'ancien article 14 devient l'article 10
- l'ancien article 15 devient l'article 11
- l'ancien article 16 devient l'article 8
- l'ancien article 17 devient l'article 9
- un nouvel article 17 est inséré.

Amendement 6 (article 6 nouveau)

1. Conformément à l'observation du Conseil d'Etat le texte de l'alinéa 1 du paragraphe 1 est modifié comme suit:

„1. 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 article 1er à 4 de la présente loi* sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.“

2. En ce qui concerne l'alinéa 2 du paragraphe 1er, il est donné suite au Conseil d'Etat et le texte est adapté comme suit:

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

3. Suite à la modification de la numérotation des articles, le dernier tiret du premier alinéa du paragraphe 2 est adapté. Tenant par ailleurs compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, le terme „notamment“ est supprimé à deux reprises. Les alinéas 1 et 2 du paragraphe 2 se présentent dès lors comme suit:

„2. La RGTP a pour objet:

- de déterminer 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;
- de proposer l'établissement, les modifications importantes ou la suppression de services de transports publics et d'aviser les demandes afférentes de la part de tiers;
- de définir le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- de conclure 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, la RGTP pouvant faire dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique;

- d'étudier, de promouvoir et de gérer, 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;
- d'assurer 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 personnes fréquentant les établissements de l'éducation différenciée;
- 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;
- d'accomplir par ailleurs toute autre mission qui se rattache directement ou indirectement à son objet, qui tend à en favoriser la réalisation ou qui lui est confiée par le Ministre;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui répondent notamment aux exigences de l'article 15 et qui, de façon générale, sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

La RGTP 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 assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par l'information ainsi que par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance;
- en promouvant les transports publics, en particulier par la sensibilisation et l'information du public;
- en développant des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- en assistant les communes et les syndicats de communes lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de déplacement locaux prévus par l'article 18;
- en nouant les 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 RGTP.“

Amendement 7 (article 7 nouveau)

1. Les observations du Conseil d'Etat sont suivies, et la lettre a) de l'alinéa 2 du paragraphe 1er se présente comme suit:

„a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la RGTP;“

2. Concernant les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er relatif à la nomination des membres du conseil d'administration il est donné suite aux propositions du Conseil d'Etat:

„Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le *Grand-Duc* sur proposition du Ministre, dont un président et un vice-président. 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 Ministre propose à l'approbation du *Grand-Duc* un remplaçant appelé à achever le mandat de celui qu'il remplace.“

3. Sur proposition du Conseil d'Etat le paragraphe 3 concernant le commissaire du gouvernement est supprimé et remplacé par le texte suivant, tout en maintenant le délai de 60 jours prévu dans le texte gouvernemental initial:

„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 paragraphe 6 est modifié comme suit sur proposition du Conseil d'Etat:

„6. Les rémunérations et indemnités des membres du conseil d'administration et de son secrétaire sont fixées par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.“

Amendement 8 (article 8)

Suppression de l'ancien article 8 pour tenir compte de l'opposition formelle afférente du Conseil d'Etat.

Amendement 9 (article 8 nouveau)

Suite à la modification de la numérotation des articles, le nouvel article 8 se présente comme suit:

„Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 9, le personnel est lié à la RGTP par un contrat de louage de services de droit privé.“

Amendement 10 (article 9 nouveau)

Tenant compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, l'article 9 est amendé comme suit, tout en étendant la possibilité pour l'Etat de mettre ses agents à la disposition de la RGTP également aux communes et syndicats de communes ainsi qu'aux CFL dans la mesure où ces agents sont chargés de tâches relevant désormais des missions de la RGTP.

„Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la RGTP, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP.“

La RGTP rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question.“

Amendement 11 (article 10 nouveau)

1. Suite à la modification de la numérotation des articles, le cinquième paragraphe de l'article 10 est modifié comme suit:

„Le conseil d'administration approuve les comptes de fin d'exercice et l'affectation de l'excédent de recettes éventuel. Il est prélevé sur le bénéfice annuel net cinq pour cent (5%) au moins qui sont affectés pour la formation d'une réserve. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire dès lors et aussi longtemps que cette réserve atteint dix pour cent (10%) de la moyenne des cinq dernières dotations budgétaires annuelles dont question à l'article 16.“

2. Sur proposition du Conseil d'Etat l'article 10 est complété par la phrase suivante:

„L'établissement est soumis au contrôle de la Cour des comptes quant à l'emploi conforme des concours financiers publics qui lui sont affectés.“

Amendement 12 (article 13 nouveau)

1. Suite à la modification de la numérotation des articles retenue sur proposition du Conseil d'Etat, le deuxième paragraphe de l'article 13 est modifié comme suit:

„Les décisions prises et les avis émis par la RGTP selon les modalités figurant sous a), b), c), d) et h) du deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'article 7 sont soumis à l'approbation du Ministre. Le Ministre exerce cette approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision ou de l'avis de la RGTP; passé ce délai, l'accord du Ministre est présumé, la décision peut être exécutée et l'avis peut être publié.“

2. La proposition du Conseil d'Etat est acceptée quant au libellé du dernier alinéa du nouvel article 13 qui se lit comme suit:

„La décision ministérielle est motivée.“

Amendement 13 (article 14 nouveau)

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, l'alinéa 1 de l'article 14 (nouveau) est modifié comme suit, tout en maintenant la contribution étatique comme faculté („L'Etat peut contribuer“) plutôt que d'en faire une obligation („L'Etat contribue“).

„L'Etat peut contribuer au financement des services de transport publics, dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix de transport perçus par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux.“

Amendement 14 (article 15 nouveau)

Suite à la modification de la numérotation des articles, l'article 15 est modifié comme suit:

„Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics qui soit relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, soit sont organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, la RGTP peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 12, conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l'entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.“

Amendement 15 (article 16 nouveau)

Conformément à la proposition du Conseil d'Etat, le texte du projet de loi est modifié comme suit:

- „**Art. 16.**– *Les recettes de la RGTP sont constituées:*
- *par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP;*
 - *par les produits des participations prévues à l'article 15;*
 - *par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en œuvre;*
 - *par des dotations budgétaires.*“

Amendement 16 (article 17 nouveau)

La proposition du Conseil d'Etat d'ajouter un nouvel article 17 est suivie:

„*Les dotations au profit de la RGTP sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat.*“

Amendement 17 (article 18)

Il est partiellement tenu compte des observations du Conseil d'Etat en modifiant comme suit l'avant-dernier alinéa:

„*Il est veillé que les plans de déplacement locaux soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.*“

Amendement 18 (article 22)

1. Suite à la modification de la numérotation des articles, le premier paragraphe de l'article 22 est modifié comme suit:

„I. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution des dispositions de la présente loi, et notamment

- a) les conditions d'octroi et de retrait de l'autorisation prévue à l'article 12;
- b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;
- c) les prescriptions relatives aux documents de transport;
- d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;
- e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;
- f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;
- g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sécurité et la sûreté des services de transports publics.“

2. Tenant compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, l'alinéa 2 du paragraphe 3 est modifié comme suit:

„En vue de leur agrément, les agents doivent avoir suivi une formation spéciale qui est dispensée sous la responsabilité de la RGTP et dont le programme a été approuvé par *règlement grand-ducal.*“

Amendement 19 (article 23)

1. Suite à la modification de la numérotation des articles, les numéros des articles auxquels fait référence l'article 23 sont modifiés.

„La violation des règles d’octroi et de retrait des autorisations prévues aux articles 5 et 12, les infractions aux conditions d’assurance des transports visés par la présente loi ainsi que les faux en écritures et l’usage de faux en matière de facturation des prestations fournies par les entreprises de transports dont question à l’article 5 sont punis d’un emprisonnement d’un mois à trois ans et d’une amende de 251 à 5.000 euros ou d’une de ces peines seulement.“

2. En ce qui concerne l’alinéa 2 de l’article 23 il est donné suite à l’opposition formelle du Conseil d’Etat en formulant le texte comme suit:

„Les infractions aux dispositions *des articles 20 et 22* de la présente loi, autres que les délits prévus à l’alinéa premier, ainsi que les infractions aux règlements d’exécution pris en son exécution sont punies d’une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l’*article 25*. En cas de récidive le maximum de l’amende est prononcé.“

3. En outre il semble indiqué dans l’intérêt d’une bonne structure du texte et suite aux observations du Conseil d’Etat à l’endroit de l’article 25 du texte gouvernemental initial d’ajouter un alinéa 3 à l’article 23, libellé comme suit:

„*La confiscation spéciale prévue par l’article 32 du code pénal est facultative pour le juge. Cette confiscation peut intervenir, même si le condamné n’est pas propriétaire de l’objet du délit. Le jugement qui ordonne la confiscation prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l’objet. Cette amende aura le caractère d’une peine.*“

Amendement 20 (article 24)

Pour ce qui est des mesures d’investigation des agents chargés de la recherche des infractions, le Conseil d’Etat renvoie à la jurisprudence de la Cour Européenne des Droits de l’Homme pour attirer aux problèmes des opérations sur base de ce texte. Par analogie à l’avis du Conseil d’Etat concernant l’article 14 du projet de loi relative à la concurrence (document parlementaire: 5229) l’article 24 aura la teneur suivante:

„**Art. 24.**– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l’administration des douanes et accises sont chargés d’exécuter la présente loi et ses règlements d’exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu’à preuve contraire.

2. *Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.*

3. *Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu’à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d’arrondissement compétent razione loci ou le magistrat qui le remplace. Si l’enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l’un des présidents compétents est suffisante.*

Le juge doit vérifier que la demande d’autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d’information de nature à justifier la perquisition.

L’autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l’objet de la perquisition et son but.

4. *La perquisition et la saisie s’effectuent sous l’autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d’assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l’enquête l’exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d’Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l’étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.*

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l’intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l’arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissé copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics, sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police."

Amendement 21 (suppression de l'article 25)

Conformément aux observations du Conseil d'Etat et sans préjudice de l'ajout d'un nouvel alinéa 3 à l'article 23, l'article 25 est supprimé et la numérotation des articles subséquents est modifiée en conséquence.

Amendement 22 (article 25 nouveau)

Conformément aux propositions du Conseil d'Etat, l'alinéa 7 sera libellé comme suit:

„Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.“

Amendement 23 (article 27 nouveau)

1. En tenant compte des observations du Conseil d'Etat, le libellé du paragraphe 1 est modifié comme suit:

„1. Les dispositions des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers sont abrogées.“

2. Au paragraphe 4 la date figurant dans la phrase introductive est corrigée. Par ailleurs, le libellé nouveau de l'article 9 de la loi modifiée du 12 juin 1965 précitée est amendé par analogie aux considérations de l'amendement 20:

„**Art.9.**– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent *ratione loci* ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissée copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics, sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police."

Amendement 24 (ajout d'un nouveau chapitre IX)

1. Pour tenir compte de la proposition du Conseil d'Etat d'introduire la possibilité d'une forme abrégée pour citer la loi sous objet, d'une part, et pour régler la question de l'entrée en vigueur, d'autre part, il est ajouté un nouveau chapitre IX libellé comme suit:

„Chapitre IX – Dispositions finales“

2. Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat par l'ajout d'un article 28 nouveau libellé comme suit:

„Art. 28.– La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „la loi du ... sur les transports publics“.

3. Compte tenu de la nécessité de prévoir un délai suffisamment long pour mettre en place les structures du nouvel établissement public, le temps nécessaire à cet effet est estimé à quelque 4 mois après l'entrée en vigueur de la loi. Or, l'entrée en vigueur de la loi s'en verrait reportée à une date se situant

autour du 1er novembre 2004, soit à deux mois du terme de l'exercice budgétaire en cours. Cette solution comporterait la modification de la loi budgétaire du 19 décembre 2003 en vue de faire disposer la RGTP des fonds requis à son fonctionnement. Suite à la concertation sur la question avec les services du Ministère des Finances, il est retenu, sur recommandation de l'Inspection Générale des Finances, de faire abstraction d'une mise en vigueur de la loi encore en cours de 2004 en vue de faire concorder l'entrée en vigueur de la loi en projet avec le début de l'exercice budgétaire 2005. Par conséquent, il est ajouté un nouvel article 29 au projet de loi qui a la teneur suivante:

„Art. 29.– La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2005.“

*

NOUVELLE VERSION COORDONNEE DU PROJET DE LOI

PROJET DE LOI

portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers

*nouvelle version coordonnée intégrant les amendements gouvernementaux
retenus suite à l'avis du Conseil d'Etat du 30 mars 2004*

Chapitre I – *Objet et champ d'application*

Art. 1er.– *La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.*

Art. 2.– *Les services des transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française.*

Sans préjudice des accords particuliers que la Régie Générale des Transports Publics, en abrégé RGTP, qui est instituée en vertu de l'article 6, 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 sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Art. 3.– 1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.

Font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services publics réguliers ou occasionnels sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.

Font partie des services de transports publics par route:

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services publics réguliers et des services réguliers spécialisés,
- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services publics occasionnels,

à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 2.

2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.

Les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les conditions à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 4.– Les services de transports publics comprennent les services publics réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services publics occasionnels.

Sont considérés comme services publics réguliers les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant paiement du prix de transport.

Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services publics, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.

Sont considérés comme services publics occasionnels les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services publics réguliers.

Par transport rémunéré il faut entendre tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Art. 5.– 1. L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en-dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) No 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Le membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.

Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 2002 précitée, les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation des licences communautaires et des autorisations de cabotage sont arrêtées par règlement grand-ducal.

En vue de l'obtention de la licence nationale le transporteur doit justifier les conditions de la loi du 30 juillet 2002 précitée. La licence a une durée de validité de cinq ans; elle est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

3. Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi du 11 juin 1999 précitée.

Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2 de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le Ministre à refuser la délivrance de la licence nationale, de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.

Chapitre II – L'organisation des transports publics

Art. 6.– 1. 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* sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.

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

La RGTP dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre. Elle est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.

2. La RGTP a pour objet:

- de déterminer 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;
- de proposer l'établissement, les modifications importantes ou la suppression de services de transports publics et d'aviser les demandes afférentes de la part de tiers;
- de définir le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- de conclure 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, la RGTP pouvant faire dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique;
- d'étudier, de promouvoir et de gérer, 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;
- d'assurer 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 personnes fréquentant les établissements de l'éducation différenciée;
- 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;
- d'accomplir par ailleurs toute autre mission qui se rattache directement ou indirectement à son objet, qui tend à en favoriser la réalisation ou qui lui est confiée par le Ministre;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui répondent notamment aux exigences de l'article 15 et qui, de façon générale, sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

La RGTP 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 assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par l'information ainsi que par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance;
- en promouvant les transports publics, en particulier par la sensibilisation et l'information du public;

- en développant des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- en assistant les communes et les syndicats de communes lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de déplacement locaux prévus par l'article 18;
- en nouant les 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 RGTP.

Les modalités de mise en œuvre des missions sus-énoncées sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et la RGTP.

Art. 7.– 1. La RGTP est administrée par un conseil d'administration.

Le conseil d'administration définit la politique générale de la RGTP 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 RGTP;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la RGTP, et il établit le rapport général d'activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la RGTP;
- d) il soumet au Ministre les propositions en matière tarifaire;
- e) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la RGTP;
- f) il engage le personnel de direction;
- g) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- h) il émet un avis sur toute question relative à la gestion et au développement des transports publics de sa propre initiative ou à la demande du Ministre;
- i) il conclut les conventions auxquelles est partie la RGTP;
- j) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le *Grand-Duc* sur proposition du Ministre, dont un président et un vice-président. 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 Ministre 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 membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat;
- les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société qui exerce des activités de transport de personnes; par propriétaire est désignée toute personne qui détient directement ou indirectement une participation de 10% ou plus dans une société ou institution dont l'objet est le transport de personnes;
- 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 RGTP 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 RGTP 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 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 RGTP.

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 RGTP 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 RGTP. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la RGTP, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.

5. La RGTP 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 RGTP en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la RGTP.

6. Les rémunérations et indemnités des membres du conseil d'administration et de son secrétaire sont fixées par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.

Art. 8.— Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 9, le personnel est lié à la RGTP par un contrat de louage de services de droit privé.

Art. 9.— *Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la RGTP, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP.*

La RGTP rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question.

Art. 10.— La comptabilité de la RGTP est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.

L'exercice financier coïncide avec l'année civile.

Avant le premier novembre de chaque année, la RGTP arrête le budget de l'exercice suivant.

Les comptes annuels sont contrôlés par un réviseur d'entreprises, désigné par le Gouvernement en conseil. Le réviseur d'entreprises a pour mission de contrôler les comptes de la RGTP ainsi que la régularité des opérations effectuées et des écritures comptables. Son mandat a une durée de trois ans et il est renouvelable. Sa rémunération est à charge de la RGTP. Le réviseur d'entreprises remet son rapport au conseil d'administration pour le premier avril de l'année qui suit l'exercice contrôlé. Il peut être chargé par le conseil d'administration de procéder à des vérifications spécifiques.

Le conseil d'administration approuve les comptes de fin d'exercice et l'affectation de l'excédent de recettes éventuel. Il est prélevé sur le bénéfice annuel net cinq pour cent (5%) au moins qui sont affectés pour la formation d'une réserve. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire dès lors et aussi longtemps que cette réserve atteint dix pour cent (10%) de la moyenne des cinq dernières dotations budgétaires annuelles dont question à l'article 16.

Pour le 1er mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagnés du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises.

La décharge du conseil d'administration est donnée par le Gouvernement en conseil. Elle est acquise de plein droit si ce dernier n'a pas pris de décision dans le délai de trois mois à partir de la date de dépôt visée à l'alinéa précédent.

L'établissement est soumis au contrôle de la Cour des comptes quant à l'emploi conforme des concours financiers publics qui lui sont affectés.

Art. 11.– La RGTP est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.

L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la RGTP. A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complétée par l'ajout des termes „la Régie Générale des Transports Publics“.

Les actes passés au nom et en faveur de la RGTP sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.

Art. 12.– 1. L'établissement, les modifications importantes et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre. Les propositions afférentes lui sont présentées par la RGTP ou par l'intermédiaire de celle-ci.

Les transports irréguliers 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 public occasionnel peut également faire au préalable l'objet d'une telle enquête.

3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services publics occasionnels 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 paysages 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;

- les services de navette organisés pour transporter, d'un même lieu de départ à un même lieu de séjour de vacances ou d'intérêts touristiques, les voyageurs préalablement constitués en groupe selon la durée de séjour prévue pour ramener chaque groupe au point de départ au cours d'un voyage ultérieur à l'expiration de la période prévue.

Art. 13.– Le Ministre exerce la haute surveillance sur les activités de la RGTP.

Les décisions prises et les avis émis par la RGTP selon les modalités figurant sous a), b), c), d) et h) du deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'article 7 sont soumis à l'approbation du Ministre. Le Ministre exerce cette approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision ou de l'avis de la RGTP; passé ce délai, l'accord du Ministre est présumé, la décision peut être exécutée et l'avis peut être publié.

Lorsqu'une des entreprises désignées à l'article 5 trouve mal fondée une décision de la RGTP à son égard, elle peut déférer celle-ci au Ministre qui, après avoir entendu la RGTP, la confirme ou la réforme dans les trois mois à compter de l'introduction par l'entreprise requérante de son recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.

La décision ministérielle est motivée.

Chapitre III – Le financement des services publics

Art. 14.– *L'Etat peut contribuer au financement des services de transport publics, dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix de transport perçus par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux.*

A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre la RGTP et lesdites entreprises.

Art. 15.– Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics qui soit relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, soit sont organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, la RGTP peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 12, conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l'entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.

Art. 16.– *Les recettes de la RGTP sont constituées:*

- *par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP;*
- *par les produits des participations prévues à l'article 15;*
- *par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en œuvre;*
- *par des dotations budgétaires.*

Art. 17.– *Les dotations au profit de la RGTP sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat.*

Chapitre IV – Les interventions des Communes en matière de transports publics

Art. 18.– En vue d'assurer sur le plan local un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d'autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours de la RGTP des plans de déplacement locaux portant notamment sur

- 1° la diminution du trafic automobile;
- 2° le développement des transports publics et d'autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants;
- 3° l'aménagement et l'exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage;
- 4° l'organisation du stationnement;
- 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement; et
- 6° l'encouragement pour les entreprises et les administrations publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports publics et le covoiturage.

L'objectif du plan de déplacement local est l'usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le plan détermine les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il comporte. *Il est veillé que les plans de déplacement locaux soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.*

Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d'études et d'information des communes et syndicats de communes destinés à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'actualisation des plans de déplacement locaux à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours de la RGTP.

Art. 19.– Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.

Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et la RGTP pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.

Art. 20.– 1. La RGTP peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.

2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, est à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

3. L'aménagement des arrêts et haltes nouvellement mis en place dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi est à charge de la commune territorialement concernée.

La charge de l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national est également assumée par la commune territorialement concernée. Si la commune reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci ou demander à la RGTP de suspendre la desserte de l'arrêt ou de la halte jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent l'aménagement et l'entretien des gares et de leurs dépendances qui, selon l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent aux CFL, reviennent au propriétaire.

4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 2 et 3 l'Etat assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings d'accueil et des établissements de l'enseignement post-primaire. Un règlement grand-ducal énumérera et tiendra à jour le relevé des gares de transbordement et arrêts en question.

5. Les obligations mentionnées aux paragraphes 2, 3 et 4 sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées à la RGTP.

6. Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts et haltes assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1. Cette aide ne peut pas dépasser 50% du prix de revient des projets concernés.

Chapitre V – Le partenariat des usagers des transports publics

Art. 21.– Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l'objet est de servir de plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Indépendamment des attributions prévues à l'alinéa qui précède, le Ministre peut consulter le comité sur d'autres sujets en relation avec les transports publics.

Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.

Chapitre VI – Les règles tarifaires et de police

Art. 22.– 1. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution des dispositions de la présente loi, et notamment

- a) les conditions d'octroi et de retrait de l'autorisation prévue à l'article 12;
- b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;
- c) les prescriptions relatives aux documents de transport;
- d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;
- e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;
- f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;
- g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sécurité et la sûreté des services de transports publics.

2. Des agents de la RGTP spécialement agréés à cet effet par le Ministre peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.

Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part de la RGTP.

S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, la RGTP prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'elle a conclu avec cet opérateur.

Si les irrégularités sont susceptibles de donner lieu à des mesures administratives, la RGTP transmet le dossier au Ministre en vue de l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5.

3. Le Ministre peut en outre agréer des agents autorisés à procéder aux contrôles relatifs au respect des dispositions sous b) du paragraphe 1.

En vue de leur agrément, les agents doivent avoir suivi une formation spéciale qui est dispensée sous la responsabilité de la RGTP et dont le programme a été approuvé par règlement grand-ducal.

Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.

4. Les agents visés au paragraphe 3 ainsi que les fonctionnaires de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent enjoindre aux personnes qui, de par leur comportement troublent l'ordre et la sécurité dans un moyen de transports publics, dans une gare, dans une halte ou à un arrêt de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux.

Le Ministre peut interdire en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an aux personnes qui ont fait l'objet d'une injonction de quitter un moyen de transports publics, une gare, une halte ou un arrêt dans les conditions de l'alinéa qui précède, l'accès et le séjour dans les moyens de transports publics, et dans les gares, dans les haltes et aux arrêts. La notification de cette interdiction est valablement faite par lettre recommandée adressée à la résidence normale de la personne intéressée.

5. Avant d'entrer en fonctions les agents visés aux paragraphes 2 et 3 prêteront devant le Ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

Chapitre VII – Dispositions pénales

Art. 23.– La violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations prévues aux *articles 5 et 12*, les infractions aux conditions d'assurance des transports visés par la présente loi ainsi que les faux en écritures et l'usage de faux en matière de facturation des prestations fournies par les entreprises de transports dont question à l'article 5 sont punis d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux dispositions *des articles 20 et 22* de la présente loi, autres que les délits prévus à l'alinéa premier, ainsi que les infractions aux règlements d'exécution pris en son exécution sont punies d'une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l'*article 25*. En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.

La confiscation spéciale prévue par l'article 32 du code pénal est facultative pour le juge. Cette confiscation peut intervenir, même si le condamné n'est pas propriétaire de l'objet du délit. Le jugement qui ordonne la confiscation prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet. Cette amende aura le caractère d'une peine.

Art. 24.– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

2. *Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.*

3. *Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent *ratione loci* ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.*

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. *La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.*

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissé copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics, sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.

Art. 25.— En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 23 et 24.

Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas

d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 26.– Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 23 et 24.

Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

Chapitre VIII – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 27.– 1. Les dispositions des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers sont abrogées.

2. L'article 1er de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– La présente loi s'applique aux transports par route de choses rémunérées comportant le passage d'une frontière.

Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Les transports de choses au moyen de véhicules loués sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l'article 7.

Toutefois, l'article 5 peut avoir pour effet d'étendre le champ d'application de la présente loi à d'autres catégories de transport rémunéré ou non rémunéré.“

3. L'article 5 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 5.**– Le règlement grand-ducal prévu à l'article 7 de la présente loi déterminera les prescriptions relatives au respect, par les transporteurs de choses résidents et non-résidents, ainsi que par les auxiliaires de transport, des traités, accords et conventions en matière de transports intérieurs et internationaux, rémunérés et non rémunérés, et des dispositions prises en application de ceux-ci.“

4. L'article 9 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 9.**– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent razione loci ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissé copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics, sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police."

Chapitre IX – Dispositions finales

Art. 28.– *La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du ... sur les transports publics“.*

Art. 29.– *La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2005.*

*

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p> <p>PROJET DE LOI sur les Transports Publics</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p> <p><i>Intitulé</i> Compte tenu du fait que le projet de loi sous avis porte, d'une part, sur les transports publics et vise, d'autre part, à modifier la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, le Conseil d'Etat suggère de compléter l'intitulé aux fins de lui donner la teneur suivante: „Projet de loi portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers“. Le Chapitre I comprend les articles 1er à 5 et traite de l'objet et du champ d'application.</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p> <p>PROJET DE LOI portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers</p>
<p>I – Objet et champ d'application</p> <p>Art. 1er.– Pour répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché de Luxembourg, l'Etat veille à la mise en place, à la gestion et au développement de services de transports publics qui répondent aux besoins des utilisateurs, et qui sont organisés aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et d'une intégration optimale des parties allemande, belge et française de la région transfrontalière.</p> <p>Cette mobilité est fondée sur le libre choix du moyen de déplacement. Elle comporte la mise à disposition de services de transports publics qui sont offerts à des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, qui prévoient des mesures particulières en faveur des personnes à mobilité réduite, et qui tiennent compte des besoins des catégories sociales défavorisées.</p>	<p><i>Article 1er</i> Le Conseil d'Etat approuve la mise en place de structures appropriées pour assurer une mobilité optimale de la population résidant ou travaillant au Grand-Duché de Luxembourg, ceci à des conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en garantissant le libre choix du moyen de déplacement. Quant au libellé de l'alinéa 1, il propose de le rédiger comme suit: „La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.“ Pour ce qui est de l'alinéa 2, le Conseil d'Etat estime que son libellé ne comporte pas de caractère normatif („conditions raisonnables“) et qu'il risque de pouvoir être invoqué à l'appui d'exigences particulières à l'adresse de l'Etat tant en provenance des utilisateurs que des opérateurs de services de transports publics. C'est pourquoi le Conseil d'Etat insiste à ce que cet alinéa soit supprimé.</p>	<p>Chapitre I – Objet et champ d'application</p> <p>Art. 1er.– <i>La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.</i></p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 2.– Les services de transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations transfrontalières entre le Grand-Duché et respectivement le Kreis Trier-Saarburg et le Kreis Bitburg-Prum du Land de Rhénanie-Palatinat, ainsi que la Province de Luxembourg en Belgique et la Région Lorraine en France.</p> <p>Sans préjudice des accords particuliers que la Régie Générale des Transports Publics, en abrégé RGTP, qui est instituée en vertu de l'article 12, peut conclure en application de l'article 7 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune sont exclus du champ d'application de la présente loi.</p>	<p>Article 2</p> <p>Cet article définit la délimitation géographique du champ d'application du projet, alors qu'il laisse à la Régie Générale des Transports Publics (RGTP) l'initiative de négocier des accords avec les communes, les syndicats de communes ou les autorités des régions transfrontalières.</p> <p>Quant à l'énumération des régions transfrontalières à la fin de l'alinéa 1, il fut oublié de tenir compte du mouvement de frontaliers entre le nord du pays et la Communauté germanophone de Belgique, de sorte que la fin de cette disposition devrait être libellée comme suit: „... ainsi que les Provinces du Luxembourg et de Liège de même que la Communauté germanophone de Belgique et la Région Lorraine en France“.</p> <p>En vertu du réagencement des chapitres II et III proposé par le Conseil d'Etat, les références faites aux articles 12 et 17 sont à remplacer respectivement par celles des articles 6 et 15.</p>	<p>Art. 2.– <i>Les services des transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française.</i></p> <p>Sans préjudice des accords particuliers que la Régie Générale des Transports Publics, en abrégé RGTP, qui est instituée en vertu de l'article 6, 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 sont exclus du champ d'application de la présente loi.</p>
<p>Art. 3.– 1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.</p> <p>Font partie des services de transports publics par rail:</p> <ul style="list-style-type: none"> – les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national; – les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services publics réguliers ou occasionnels sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise. 	<p>Article 3</p> <p>L'article 3 confirme les moyens de transport en commun de personnes par rail et par route existants. Par ailleurs, il prévoit la consolidation de deux expériences récentes, à savoir, premièrement, l'exécution du service public sur des relations à l'intérieur de la Grande Région par des trains transfrontaliers et, deuxièmement, l'organisation de services publics par des moyens de transport pris en location ou relevant d'un autre mode.</p>	<p>Art. 3.– 1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.</p> <p>Font partie des services de transports publics par rail:</p> <ul style="list-style-type: none"> – les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national; – les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services publics réguliers ou occasionnels sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.</p> <p>Font partie des services de transports publics par route:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services publics réguliers et des services réguliers spécialisés, - les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services publics occasionnels, <p>à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 2.</p> <p>2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.</p> <p>Les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les conditions à fixer par règlement grand-ducal.</p>		<p>Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.</p> <p>Font partie des services de transports publics par route:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services publics réguliers et des services réguliers spécialisés, - les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services publics occasionnels, <p>à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 2.</p> <p>2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.</p> <p>Les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les conditions à fixer par règlement grand-ducal.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 4.– Les services de transports publics comprennent les services publics réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services publics occasionnels.</p> <p>Sont considérés comme services publics réguliers les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant paiement du prix de transport.</p> <p>Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services publics, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.</p> <p>Sont considérés comme services publics occasionnels les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services publics réguliers.</p> <p>Par transport rémunéré il faut entendre tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.</p>	<p>Article 4</p> <p>Cet article reprend les dispositions de la loi du 12 juin 1965 quant aux définitions usitées des différents types de transports publics normalement identifiés dans le cadre des services publics.</p> <p>Le Conseil d'Etat considère que l'alinéa 4 de l'article sous revue n'exclut pas une intégration occasionnelle des services de taxis dans la chaîne de transport de passagers.</p>	<p>Art. 4.– Les services de transports publics comprennent les services publics réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services publics occasionnels.</p> <p>Sont considérés comme services publics réguliers les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant paiement du prix de transport.</p> <p>Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services publics, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.</p> <p>Sont considérés comme services publics occasionnels les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services publics réguliers.</p> <p>Par transport rémunéré il faut entendre tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.</p>
<p>Art. 5.– 1. L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.</p>	<p>Article 5</p> <p>L'article 5 règle les conditions à remplir par les opérateurs en vue d'être admis aux contrats de service public à conclure avec l'autorité organisatrice, dans le respect des directives et règlements communautaires y mentionnés.</p> <p>D'un point de vue rédactionnel, il faudrait compléter la référence à la loi de 1999 en écrivant „loi modifiée du 11 juin 1999 ...“.</p>	<p>Art. 5.– 1. L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en-dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.</p>	<p>Quant au paragraphe 2 qui traite des licences pour les transports publics par route, le Conseil d'Etat se doit de constater à l'alinéa 2 <i>in fine</i> que „les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation desdites licences ... sont arrêtées par règlement grand-ducal“. Le Conseil d'Etat de rappeler la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle suivant laquelle „l'effet des réserves de la loi énoncées par la Constitution consiste en ce que nul, sauf le pouvoir législatif, ne peut valablement disposer des matières érigées en réserve; qu'il est toutefois satisfait à la réserve constitutionnelle si la loi se borne à tracer les grands principes tout en abandonnant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail“ (Cour constitutionnelle, Arrêt 15/02 du 3 janvier 2003).</p> <p>En l'occurrence, il échet de relever que la loi abandonne au pouvoir réglementaire la fixation de critères et conditions, sans toutefois en déterminer les grands principes. Le Conseil d'Etat doit en conséquence s'opposer formellement à la disposition afférente pour être contraire à l'article 11(6) de la Constitution qui réserve au seul pouvoir législatif l'établissement de restrictions à la liberté de commerce.</p> <p>Le Conseil d'Etat propose de réorganiser les chapitres II et III en tenant compte de la structure des établissements publics créés antérieurement, de sorte que les dispositions relatives à l'organisation de la RGTP précèdent celles relatives à son financement. Dans ce même contexte, il invite les auteurs du projet à vérifier et à adapter à travers tout le dispositif les références à la nouvelle structure du texte sous examen.</p>	<p>2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en-dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.</p>
<p>Le membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède. Les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation desdites licences nationales, licences communautaires et autorisations de cabotage sont arrêtées par règlement grand-ducal.</p>		<p>Le membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p> <p>3. Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi du 11 juin 1999 précitée.</p> <p>Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2. de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le Ministre à refuser la délivrance de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
		<p>Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 2002 précitée, les conditions de délivrance, de validité et d'utilisation des licences communautaires et des autorisations de cabotage sont arrêtées par règlement grand-ducal.</p> <p>En vue de l'obtention de la licence nationale le transporteur doit justifier les conditions de la loi du 30 juillet 2002 précitée. La licence a une durée de validité de cinq ans; elle est susceptible de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.</p> <p>3. Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi du 11 juin 1999 précitée.</p> <p>Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2. de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le Ministre à refuser la délivrance de la licence nationale, de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>II – Le financement des services publics</p>	<p>Le Chapitre II (III selon le Conseil d'Etat) comprend les articles 6 à 9 (14 à 17 selon le Conseil d'Etat) et traite du financement des services publics. L'intitulé de ce chapitre est à redresser comme suit: „Chapitre III – Le financement de la RGTP“.</p>	<p>Chapitre III – Le financement des services publics</p>
<p>Art. 6.– L'Etat peut pourvoir au financement des services de transports publics, déduction faite du prix de transport perçu par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux. A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre la RGTP et lesdites entreprises.</p>	<p>Articles 6 et 7 (14 et 15 selon le Conseil d'Etat) Ces articles arrêtent le principe que l'Etat peut pourvoir au financement des services de transports publics, alors que la RGTP est appelée à conclure des conventions réglant les modalités d'exécution des prestations de transport avec des communes, des syndicats de communes ou des entreprises. A l'article 6 (14 selon le Conseil d'Etat), la première phrase est à redresser comme suit: „L'Etat contribue au financement des services publics dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix du transport ...“ Si les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans sa proposition de restructuration des dispositions du texte sous examen, il convient à l'article 7 (15 selon le Conseil d'Etat) de remplacer la référence à l'article 10 par une référence à l'article 12.</p>	<p>Art. 14.– L'Etat peut contribuer au financement des services de transports publics, dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix de transport perçus par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux. A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre la RGTP et lesdites entreprises.</p>
<p>Art. 7.– Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics qui soit relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, soit sont organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, la RGTP peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 10, conclure avec la commune, le syndicat</p>		<p>Art. 15.– Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics qui soit relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, soit sont organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, la RGTP peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 12, conclure avec la commune, le syndicat</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>de communes ou l'entreprise concernés une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.</p> <p>Art. 8.- Il est institué un fonds spécial, dénommé „Fonds des Transports publics“, désigné ci-après „le fonds“.</p> <p>Les dépenses occasionnées par la planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des services de transports publics ainsi que les dépenses engendrées par tout investissement, étude ou toute autre mesure d'exécution requise à cet effet sont imputées sur le fonds. Les dépenses à charge du fonds sont ordonnancées par la RGTP.</p>	<p><i>Articles 8 et 9 (16 et 17 selon le Conseil d'Etat)</i></p> <p>Les articles 8 et 9 (16 et 17 selon le Conseil d'Etat) prévoient l'institution d'un fonds spécial, dénommé „Fonds des Transports publics“, dans le but de mettre à la disposition de l'autorité organisatrice les crédits nécessaires à l'exécution de ses missions.</p> <p>Le Conseil d'Etat ne peut approuver la création d'un pareil fonds spécial, vu que les dépenses à gérer sont principalement des dépenses de gestion courante, les fonds budgétaires étant en principe réservés aux dépenses d'investissement. Par ailleurs, il est inconcevable qu'un établissement public puisse être habilité à ordonnancer des dépenses à charge d'un fonds budgétaire. Le Conseil d'Etat préconise donc de modifier ces deux articles, sous peine d'opposition formelle, alors que les dotations financières de l'Etat au profit de la RGTP en rapport avec les transports publics et la gestion de la RGTP doivent être inscrites annuellement dans la loi budgétaire.</p> <p>Le Conseil d'Etat propose de libeller les articles sous examen comme suit:</p> <p>„Art. 16.- Les recettes de la RGTP sont constituées:</p> <ul style="list-style-type: none"> - par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP; - par les produits des participations prévues à l'article 15; 	<p>de communes ou l'entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.</p> <p>L'ancien article 8 disparaît.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 9.– Le fonds prévu à l'article 8 est alimenté:</p> <ul style="list-style-type: none"> – par des dotations budgétaires; – par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en œuvre; – par les produits des participations prévues à l'article 7; – par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP. <p>Les sommes dont question au deuxième, troisième et quatrième tiret de l'alinéa qui précède sont portées directement en recette au fonds.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en œuvre; – par des dotations budgétaires. <p>Art. 17.– Les dotations au profit de la RGTP sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat. "</p>	<p>Art. 16.– <i>Les recettes de la RGTP sont constituées:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP; – par les produits des participations prévues à l'article 15; – par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en œuvre; – par des dotations budgétaires. <p>Art. 17.– <i>Les dotations au profit de la RGTP sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat.</i></p>
<p>III – L'organisation des transports publics</p>	<p>Le Chapitre III (II selon le Conseil d'Etat) comprend les articles 10 à 17 (6 à 13 selon le Conseil d'Etat) et traite de l'organisation des transports publics. L'intitulé de ce chapitre est à redresser comme suit:</p> <p>„Chapitre II – L'organisation de la RGTP“.</p>	<p>Chapitre II – L'organisation de la RGTP</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 10.– 1. L'établissement, les modifications importantes et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre. Les propositions afférentes lui sont présentées par la RGTP ou par l'intermédiaire de celle-ci.</p> <p>Les transports irréguliers 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.</p> <p>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.</p> <p>L'exécution d'un service public occasionnel peut également faire au préalable l'objet d'une telle enquête.</p> <p>3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services publics occasionnels les transports irréguliers de personnes, qui rentrent dans l'une des catégories ci-après, ne sont pas soumis à autorisation du Ministre</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 paysages intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités; 	<p>Articles 10 et 11 (12 et 13 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Le Conseil d'Etat approuve l'attitude formelle que, nonobstant le fait de confier l'organisation des transports publics à un établissement public, la compétence politique restera celle du ministre des Transports.</p> <p>Si les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans sa proposition de restructuration des dispositions du texte sous examen, il convient de remplacer la référence à l'article 13 par une référence à l'article 7 dans le deuxième alinéa de l'article 11 (13 selon le Conseil d'Etat).</p> <p>En ce qui concerne l'alinéa 4 de l'article 11, il peut être fait abstraction du bout de phrase libellé „elle est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif“ puisqu'il ne fait que rappeler le droit commun, en l'occurrence l'article 2 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.</p>	<p>Art. 12.– 1. L'établissement, les modifications importantes et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre. Les propositions afférentes lui sont présentées par la RGTP ou par l'intermédiaire de celle-ci.</p> <p>Les transports irréguliers 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.</p> <p>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.</p> <p>L'exécution d'un service public occasionnel peut également faire au préalable l'objet d'une telle enquête.</p> <p>3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services publics occasionnels les transports irréguliers de personnes, qui rentrent dans l'une des catégories ci-après, ne sont pas soumis à autorisation du Ministre</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 paysages intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités;

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<ul style="list-style-type: none"> – les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives; – les services de navette organisés pour transporter, d'un même lieu de départ à un même lieu de séjour de vacances ou d'intérêts touristiques, les voyageurs préalablement constitués en groupe selon la durée de séjour prévue pour ramener chaque groupe au point de départ au cours d'un voyage ultérieur à l'expiration de la période prévue. 		<ul style="list-style-type: none"> – les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives; – les services de navette organisés pour transporter, d'un même lieu de départ à un même lieu de séjour de vacances ou d'intérêts touristiques, les voyageurs préalablement constitués en groupe selon la durée de séjour prévue pour ramener chaque groupe au point de départ au cours d'un voyage ultérieur à l'expiration de la période prévue.
<p>Art. 11.– Le Ministre exerce la haute surveillance sur les activités de la RGTP.</p> <p>Les décisions prises et les avis émis par la RGTP selon les modalités figurant sous a), b), c) d) et h) du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 13 sont soumis à l'approbation du Ministre. Le Ministre exerce cette approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision ou de l'avis de la RGTP; passé ce délai, l'accord du Ministre est présumé, la décision peut être exécutée et l'avis peut être publié.</p> <p>Lorsqu'une des entreprises désignées à l'article 5 trouve mal fondée une décision de la RGTP à son égard, elle peut déférer celle-ci au Ministre qui, après avoir entendu la RGTP, la confirme ou la réforme dans les trois mois à compter de l'introduction par l'entreprise requérante de son recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.</p> <p>La décision ministérielle est motivée; elle est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.</p>		<p>Art. 13.– Le Ministre exerce la haute surveillance sur les activités de la RGTP.</p> <p>Les décisions prises et les avis émis par la RGTP selon les modalités figurant sous a), b), c) d) et h) du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 7 sont soumis à l'approbation du Ministre. Le Ministre exerce cette approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision ou de l'avis de la RGTP; passé ce délai, l'accord du Ministre est présumé, la décision peut être exécutée et l'avis peut être publié.</p> <p>Lorsqu'une des entreprises désignées à l'article 5 trouve mal fondée une décision de la RGTP à son égard, elle peut déférer celle-ci au Ministre qui, après avoir entendu la RGTP, la confirme ou la réforme dans les trois mois à compter de l'introduction par l'entreprise requérante de son recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.</p> <p>La décision ministérielle est motivée.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 12.– 1. La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions relevant normalement des compétences d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.</p> <p>Son siège est établi à Luxembourg. Par décision du conseil d'administration il peut être transféré en tout autre endroit du Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>La RGTP dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre. Elle est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.</p> <p>2. La RGTP a notamment pour objet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de déterminer 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; – de proposer l'établissement, les modifications importantes ou la suppression de services de transports publics et d'aviser les demandes afférentes de la part de tiers; – de définir le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national; 	<p>Article 12 (6 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>L'article 12 (6 selon le Conseil d'Etat) définit les dispositions organiques de l'établissement public à créer en vue d'accomplir les missions d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics, dénommée „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP, qui dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative, tout en restant placée sous la tutelle du ministre des Transports. La RGTP est gérée selon les principes de droit privé et ses engagements sont réputés commerciaux.</p> <p>Parmi les objets et missions nombreux de la RGTP, le Conseil d'Etat apprécie particulièrement la mise en œuvre d'une centrale de mobilité destinée à faciliter l'accès des particuliers aux transports en commun, favorisant une mobilité optimale sous le meilleur rapport coût-efficacité.</p> <p>Toutefois, il est à se demander ce qu'il faut entendre par „les missions relevant normalement des compétences d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics“.</p> <p>En effet, en vertu du principe de la spécialité des établissements publics, ces derniers n'ont pour missions que celles qui leur sont expressément dévolues par la loi. Or, la formulation telle que retenue semble être trop imprécise pour rencontrer l'exigence de la détermination non-équivoque des missions incombant à la RGTP. L'alinéa 1 du paragraphe 1er de l'article 12 serait à adapter en conséquence.</p>	<p>Chapitre III – Le financement des transports publics</p> <p>Art. 6.– 1. 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 sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.</p> <p>Son siège est établi à Luxembourg. Il peut par règlement grand-ducal être transféré en tout autre endroit du Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>La RGTP dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre. Elle est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.</p> <p>2. La RGTP a pour objet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de déterminer 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; – de proposer l'établissement, les modifications importantes ou la suppression de services de transports publics et d'aviser les demandes afférentes de la part de tiers; – de définir le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<ul style="list-style-type: none"> - de conclure 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, la RGTP pouvant faire dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique; - d'étudier, de promouvoir et de gérer, 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; - d'assurer 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 personnes fréquentant les établissements de l'éducation différenciée; - 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; - d'accomplir par ailleurs toute autre mission qui se rattache directement ou indirectement à son objet, qui tend à en favoriser la réalisation ou qui lui est confiée par le Ministre; - de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui répondent notamment aux exigences de l'article 7 et qui, de façon générale, sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation. 	<p>En ce qui concerne l'alinéa 2 du paragraphe 1er, le Conseil d'Etat constate que le siège de la RGTP peut être transféré par simple décision du conseil d'administration, alors que tant pour le Centre virtuel de la Connaissance sur l'Europe que pour la Commission nationale pour la protection des données instituée par la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (<i>doc. parl. 4735</i>), le siège ne peut être transféré que par voie de règlement grand-ducal. Le Conseil d'Etat marquerait une préférence à ce que le transfert du siège de la RGTP se fasse également par voie de règlement grand-ducal. L'alinéa 2 du paragraphe 1er serait dès lors à adapter en conséquence.</p> <p>Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à une simple énumération exemplative des missions de la RGTP introduite par le terme „notamment“, telle qu'elle figure au paragraphe 2. En effet, en vertu du principe de la spécialité des établissements publics, ces derniers n'ont pour missions que celles qui leur sont expressément dévolues par la loi, alors qu'en l'occurrence le terme „notamment“ donnerait compétence quasi générale à la RGTP. Le Conseil d'Etat insiste donc sur la suppression du terme „notamment“ aux alinéas 1 et 2 du paragraphe 2.</p> <p>Si les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans sa proposition de restructuration des dispositions du texte sous examen, il convient de remplacer la référence à l'article 7 par une référence à l'article 15 dans le deuxième paragraphe de la disposition sous examen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - de conclure 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, la RGTP pouvant faire dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique; - d'étudier, de promouvoir et de gérer, 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; - d'assurer 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 personnes fréquentant les établissements de l'éducation différenciée; - 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; - d'accomplir par ailleurs toute autre mission qui se rattache directement ou indirectement à son objet, qui tend à en favoriser la réalisation ou qui lui est confiée par le Ministre; - de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui répondent notamment aux exigences de l'article 15 et qui, de façon générale, sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>La RGTP 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par l'information ainsi que par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclama- tions qui sont portées à sa connaissance; - en promouvant les transports publics, en particulier par la sensibilisation et l'information du public; - en développant des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3; - en assistant les communes et les syndicats de com- munes lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de déplacement locaux prévus par l'article 18; - en nouant les relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des trans- ports publics ou la réalisation de l'objet social de la RGTP. <p>Les modalités de mise en œuvre des missions sus- énoncées sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et la RGTP.</p>	<p><i>Article 13 (7 selon le Conseil d'Etat)</i></p> <p>Cet article comporte le mode de fonctionnement de la RGTP et le Conseil d'Etat note avec satisfaction que les auteurs ont tenu compte des observations formulées dans son avis du 27 novembre 2001 relatif au projet de loi portant création du Centre Virtuel de la Connaissance sur l'Europe (doc. parl. 4753).</p>	<p>La RGTP 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par l'information ainsi que par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des récla- mations qui sont portées à sa connaissance; - en promouvant les transports publics, en particulier par la sensibilisation et l'information du public; - en développant des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3; - en assistant les communes et les syndicats de com- munes lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de déplacement locaux prévus par l'article 18; - en nouant les relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des trans- ports publics ou la réalisation de l'objet social de la RGTP. <p>Les modalités de mise en œuvre des missions sus- énoncées sont réglées par voie de contrat entre l'Etat et la RGTP.</p>
<p>Art. 13.- 1. La RGTP est administrée par un conseil d'administration.</p> <p>Le conseil d'administration définit la politique générale de la RGTP et en contrôle la gestion. A cet effet il exerce notamment les attributions suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la RGTP, et il peut en transférer le siège; b) il arrête le budget et les comptes annuels de la RGTP, et il établit le rapport général d'activités; 	<p>Art. 7.- 1. La RGTP est administrée par un conseil d'administration.</p> <p>Le conseil d'administration définit la politique générale de la RGTP et en contrôle la gestion. A cet effet il exerce notamment les attributions suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la RGTP; b) il arrête le budget et les comptes annuels de la RGTP, et il établit le rapport général d'activités; 	<p>Art. 7.- 1. La RGTP est administrée par un conseil d'administration.</p> <p>Le conseil d'administration définit la politique générale de la RGTP et en contrôle la gestion. A cet effet il exerce notamment les attributions suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la RGTP; b) il arrête le budget et les comptes annuels de la RGTP, et il établit le rapport général d'activités;

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la RGTP;</p> <p>d) il soumet au Ministre les propositions en matière tarifaire;</p> <p>e) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la RGTP;</p> <p>f) il engage le personnel de direction;</p> <p>g) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;</p> <p>h) il émet un avis sur toute question relative à la gestion et au développement des transports publics de sa propre initiative ou à la demande du Ministre;</p> <p>i) il conclut les conventions auxquelles est partie la RGTP;</p> <p>j) il décide des actions judiciaires à tenter et des transactions à conclure.</p> <p>Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le Gouvernement en conseil sur proposition du Ministre, dont un président et un vice-président. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révoquables ad nutum.</p> <p>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 Ministre propose à l'approbation du Gouvernement en conseil un remplaçant appelé à achever le mandat de celui qu'il remplace.</p>	<p>En ce qui concerne la lettre a) de l'alinéa 2 du paragraphe 1er, et plus particulièrement le transfert du siège, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations afférentes à l'endroit de l'article 12 et propose en conséquence de faire abstraction du bout de phrase „et il peut en transférer le siège“.</p> <p>Pour ce qui est de l'alinéa 3 du paragraphe 1er relatif à la nomination des membres du conseil d'administration, le Conseil d'Etat estime, à l'instar de la loi du 24 juillet 2001 portant création d'un établissement public nommé „Centre Culturel de Rencontre Abbaye de Neumünster“, que les membres devraient être nommés et révoqués par le Grand-Duc. L'alinéa 3 serait à adapter en conséquence.</p> <p>En ce qui concerne la désignation d'un commissaire du gouvernement prévu au paragraphe 3, le Conseil d'Etat partage les objections de la Chambre de commerce qui ne voit pas de raison d'être d'un commissaire du gouvernement, vu que l'Etat est de toute façon seul et unique actionnaire de la RGTP, que les membres du conseil d'administration sont désignés par le Gouvernement et que le ministre des Transports exerce seul le pouvoir tutélaire quant aux décisions du conseil d'administration.</p> <p>Ainsi le Conseil d'Etat propose la suppression du paragraphe 3 du texte gouvernemental, pour le remplacer par le texte suivant:</p> <p>„3. Les procès-verbaux sont à communiquer au ministre qui peut suspendre, dans un délai de 30 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.“</p>	<p>c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la RGTP;</p> <p>d) il soumet au Ministre les propositions en matière tarifaire;</p> <p>e) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la RGTP;</p> <p>f) il engage le personnel de direction;</p> <p>g) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;</p> <p>h) il émet un avis sur toute question relative à la gestion et au développement des transports publics de sa propre initiative ou à la demande du Ministre;</p> <p>i) il conclut les conventions auxquelles est partie la RGTP;</p> <p>j) il décide des actions judiciaires à tenter et des transactions à conclure.</p> <p>Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Ministre, dont un président et un vice-président. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révoquables ad nutum.</p> <p>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 Ministre propose à l'approbation du Grand-Duc un remplaçant appelé à achever le mandat de celui qu'il remplace.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Ne peuvent devenir membre du Conseil d'administration:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat; - les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société qui exerce des activités de transport de personnes; par propriétaire est désignée toute personne qui détient directement ou indirectement une participation de 10% ou plus dans une société ou institution dont l'objet est le transport de personnes; - 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 RGTP ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement. <p>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.</p> <p>Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la RGTP 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.</p>	<p>Au paragraphe 6, il y a lieu de rayer les parties de phrase „ainsi qu'au commissaire du gouvernement“ et „de même que les frais de voyage et autres frais engagés par le conseil d'administration dans l'intérêt de la RGTP“. Par ailleurs, 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, de sorte que le paragraphe 6 se lirait comme suit:</p> <p>„(6) Les rémunérations et indemnités des membres du conseil d'administration et de son secrétaire sont fixées par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.“</p>	<p>Ne peuvent devenir membre du Conseil d'administration:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat; - les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société qui exerce des activités de transport de personnes; par propriétaire est désignée toute personne qui détient directement ou indirectement une participation de 10% ou plus dans une société ou institution dont l'objet est le transport de personnes; - 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 RGTP ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement. <p>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.</p> <p>Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la RGTP 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.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le conseil d'administration peut recourir à l'avis d'experts s'il le juge nécessaire. Les experts peuvent assister avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration, si celui-ci le demande.</p> <p>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.</p> <p>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 RGTP.</p>		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le conseil d'administration peut recourir à l'avis d'experts s'il le juge nécessaire. Les experts peuvent assister avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration, si celui-ci le demande.</p> <p>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.</p> <p>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 RGTP.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>3. Le Ministre désigne un commissaire du gouvernement qui assiste avec voix consultative aux séances du conseil d'administration. Le commissaire du gouvernement jout, par ailleurs, d'un droit d'information et de contrôle sur l'activité de la RGTP ainsi que sur sa gestion technique, administrative et financière.</p> <p>Il peut suspendre 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. Dans ce cas, il appartient au Ministre de décider dans un délai de 60 jours à partir de la saisine par le commissaire du gouvernement.</p> <p>4. Le conseil d'administration peut déléguer la gestion journalière de la RGTP 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.</p> <p>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 RGTP. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la RGTP, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.</p> <p>5. La RGTP 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.</p>		<p>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.</p> <p>4. Le conseil d'administration peut déléguer la gestion journalière de la RGTP 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.</p> <p>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 RGTP. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la RGTP, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.</p> <p>5. La RGTP 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.</p> <p>Le conseil d'administration représente la RGTP en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la RGTP.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Le conseil d'administration représente la RGTP en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la RGTP.</p> <p>6. Les rémunérations et indemnités allouées aux membres du conseil d'administration et à son secrétaire ainsi qu'au commissaire du gouvernement sont fixées par le Ministre; elles sont à charge de l'établissement de même que les frais de voyage et autres frais engagés par le conseil d'administration dans l'intérêt de la RGTP.</p>		<p>6. Les rémunérations et indemnités des membres du conseil d'administration et de son secrétaire sont fixées par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.</p>
<p>Art. 14.— La comptabilité de la RGTP est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.</p> <p>L'exercice financier coïncide avec l'année civile.</p> <p>Avant le premier novembre de chaque année, la RGTP arrête le budget de l'exercice suivant.</p> <p>Les comptes annuels sont contrôlés par un réviseur d'entreprises, désigné par le Gouvernement en conseil. Le réviseur d'entreprises a pour mission de contrôler les comptes de la RGTP ainsi que la régularité des opérations effectuées et des écritures comptables. Son mandat a une durée de trois ans et il est renouvelable. Sa rémunération est à charge de la RGTP. Le réviseur d'entreprises remet son rapport au conseil d'administration pour le premier avril de l'année qui suit l'exercice contrôlé. Il peut être chargé par le conseil d'administration de procéder à des vérifications spécifiques.</p>	<p><i>Article 14 (10 selon le Conseil d'Etat)</i></p> <p>Cet article a trait à la comptabilité à tenir suivant le principe et les modalités de la comptabilité commerciale. Le Conseil d'Etat ne voit pas d'objection quant à la procédure retenue, mais insiste pour que la Cour des comptes soit chargée de la vérification des comptes de la RGTP. Il propose dès lors d'ajouter à l'article sous examen un alinéa libellé comme suit:</p> <p>„L'établissement est soumis au contrôle de la Cour des comptes quant à l'emploi conforme des concours financiers publics qui lui sont affectés.“</p> <p>Si les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans sa proposition de restructuration des dispositions du texte sous examen, il convient de remplacer la référence à l'article 9 par une référence à l'article 17 dans le cinquième alinéa de la disposition sous examen.</p>	<p>Art. 10.— La comptabilité de la RGTP est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.</p> <p>L'exercice financier coïncide avec l'année civile.</p> <p>Avant le premier novembre de chaque année, la RGTP arrête le budget de l'exercice suivant.</p> <p>Les comptes annuels sont contrôlés par un réviseur d'entreprises, désigné par le Gouvernement en conseil. Le réviseur d'entreprises a pour mission de contrôler les comptes de la RGTP ainsi que la régularité des opérations effectuées et des écritures comptables. Son mandat a une durée de trois ans et il est renouvelable. Sa rémunération est à charge de la RGTP. Le réviseur d'entreprises remet son rapport au conseil d'administration pour le premier avril de l'année qui suit l'exercice contrôlé. Il peut être chargé par le conseil d'administration de procéder à des vérifications spécifiques.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Le conseil d'administration approuve les comptes de fin d'exercice et l'affection de l'excédent de recettes éventuel. Il est prélevé sur le bénéfice annuel net cinq pour cent (5 %) au moins qui sont affectés pour la formation d'une réserve. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire dès lors et aussi longtemps que cette réserve atteint dix pour cent (10 %) de la moyenne des cinq dernières dotations budgétaires annuelles dont question à l'article 9.</p> <p>Pour le 1er mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagné du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises.</p> <p>La décharge du conseil d'administration est donnée par le Gouvernement en conseil. Elle est acquise de plein droit si ce dernier n'a pas pris de décision dans le délai de trois mois à partir de la date de dépôt visée à l'alinéa précédent.</p>		<p>Le conseil d'administration approuve les comptes de fin d'exercice et l'affection de l'excédent de recettes éventuel. Il est prélevé sur le bénéfice annuel net cinq pour cent (5 %) au moins qui sont affectés pour la formation d'une réserve. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire dès lors et aussi longtemps que cette réserve atteint dix pour cent (10 %) de la moyenne des cinq dernières dotations budgétaires annuelles dont question à l'article 16.</p> <p>Pour le 1er mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagné du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises.</p> <p>La décharge du conseil d'administration est donnée par le Gouvernement en conseil. Elle est acquise de plein droit si ce dernier n'a pas pris de décision dans le délai de trois mois à partir de la date de dépôt visée à l'alinéa précédent.</p> <p>L'établissement est soumis au contrôle de la Cour des comptes quant à l'emploi conforme des concours financiers publics qui lui sont affectés.</p>
<p>Art. 15.— La RGTP est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.</p> <p>L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la RGTP. A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complétée par l'ajout des termes „la Régie Générale des Transports Publics“.</p> <p>Les actes passés au nom et en faveur de la RGTP sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.</p>	<p><i>Articles 15 et 16 (11 et 8 selon le Conseil d'Etat)</i></p> <p>Ces articles ne donnent pas lieu à observation.</p>	<p>Art. 11.— La RGTP est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.</p> <p>L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la RGTP. A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complétée par l'ajout des termes „la Régie Générale des Transports Publics“.</p> <p>Les actes passés au nom et en faveur de la RGTP sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 16.– Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 17, le personnel est lié à la RGTP par un contrat de louage de services de droit privé.</p>		<p>Art. 8.– Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 9, le personnel est lié à la RGTP par un contrat de louage de services de droit privé.</p>
<p>Art. 17.– Des fonctionnaires ou employés de l'Etat peuvent être détachés à la RGTP en vue d'y effectuer des tâches relevant de la compétence de la RGTP pour une durée déterminée, à temps plein ou à temps partiel en application de l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat.</p> <p>La RGTP rembourse au Trésor les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents publics.</p>	<p>Article 17 (9 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>L'article 17 prévoit que des fonctionnaires ou employés de l'Etat peuvent être détachés à la RGTP en vue d'y effectuer des tâches relevant de la compétence de la RGTP pour une durée déterminée, à temps plein ou à temps partiel. Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à une telle mesure. Il est en effet inconcevable que des agents de l'Etat qui bénéficient du statut public puissent être détachés à un établissement public qui, aux termes de l'article 12 alinéa 3, est géré dans les formes et selon les méthodes du droit privé, ne serait-ce qu'en raison des problèmes qui se poseraient pour l'application des prescriptions relatives à la hiérarchie et au régime disciplinaire de ces agents.</p> <p>Par ailleurs, l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, auquel il est fait référence, ne concorde pas avec le détachement visé par les auteurs du projet. Le prédit article 7 définit en effet le détachement comme „l'assignation au fonctionnaire d'un autre emploi ... dans une autre administration ou auprès d'une organisation internationale“. Cette définition se limite à énoncer les administrations et les organisations internationales et n'englobe pas des établissements publics, tels que la RGTP visée en l'espèce.</p>	<p>Art. 9.– Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la RGTP, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP.</p> <p>La RGTP rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>IV – Les interventions des Communes en matière de transports publics</p> <p>Art. 18.– En vue d’assurer sur le plan local un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d’accès, d’une part, et la protection de l’environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d’autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours de la RGTP des plans de déplacement locaux portant notamment sur</p> <ol style="list-style-type: none"> 1° la diminution du trafic automobile; 2° le développement des transports publics et d’autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants; 3° l’aménagement et l’exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage; 4° l’organisation du stationnement; 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l’environnement; et 	<p>Le Conseil d’Etat pourrait à la limite se déclarer d’accord avec la formulation suivante:</p> <p>„Art. 9.– Les agents de l’Etat qui, au moment de l’entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la RGTP, peuvent être chargés d’effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP.“</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p>Le Chapitre IV comprend les articles 18 à 20 et traite des interventions des communes en matière de transports publics.</p>	
<p>IV – Les interventions des Communes en matière de transports publics</p> <p>Art. 18.– En vue d’assurer sur le plan local un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d’accès, d’une part, et la protection de l’environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d’autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours de la RGTP des plans de déplacement locaux portant notamment sur</p> <ol style="list-style-type: none"> 1° la diminution du trafic automobile; 2° le développement des transports publics et d’autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants; 3° l’aménagement et l’exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage; 4° l’organisation du stationnement; 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l’environnement; et 	<p><i>Articles 18 et 19</i></p> <p>Ces articles ont pour objet de sensibiliser à une utilisation plus efficace et mieux coordonnée de tous les modes de transport au niveau des communes et d’organiser la collaboration entre la RGTP, les communes et les syndicats de communes. Leurs buts principaux consistent dans le développement des transports publics, ainsi que d’autres moyens de transport économes et les moins polluants, l’aménagement et l’exploitation du réseau routier local, l’organisation du stationnement, la livraison de marchandises et l’encouragement pour les employeurs de favoriser et de soutenir le transport de leur personnel, aboutissant ainsi à une réduction des déplacements individuels.</p>	<p>Chapitre IV – Les interventions des Communes en matière de transports publics</p> <p>Art. 18.– En vue d’assurer sur le plan local un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d’accès, d’une part, et la protection de l’environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d’autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours de la RGTP des plans de déplacement locaux portant notamment sur</p> <ol style="list-style-type: none"> 1° la diminution du trafic automobile; 2° le développement des transports publics et d’autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants; 3° l’aménagement et l’exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage; 4° l’organisation du stationnement; 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l’environnement; et

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>6° l'encouragement pour les entreprises et les administrations publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports publics et le covoiturage.</p> <p>L'objectif du plan de déplacement local est l'usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le plan détermine les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il comporte. Il doit être conforme aux prescriptions légales et aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.</p> <p>Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d'études et d'information des communes et syndicats de communes destinés à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'actualisation des plans de déplacement locaux à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours de la RGTP.</p>	<p>Dans ce contexte, le Conseil d'Etat constate que maintes entreprises, pour des raisons économiques et de rationalisation, s'installent dans des zones industrielles et commerciales, sans pour autant se soucier des problèmes de déplacement auxquels leur personnel est confronté et sans se soucier de l'augmentation préjudiciable du trafic individuel qui en résulte.</p> <p>Pour ce qui est de la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 18, il y a lieu de relever qu'elle est superflète, dans la mesure où le plan doit toujours être conforme aux prescriptions légales. En ce qui concerne les orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité, elles ne peuvent avoir un caractère contraignant que du moment où elles sont rendues obligatoires par un règlement grand-ducal, conformément aux prescriptions de la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire. Ainsi le Conseil d'Etat insiste-t-il sur la suppression de la phrase en question.</p>	<p>6° l'encouragement pour les entreprises et les administrations publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports publics et le covoiturage.</p> <p>L'objectif du plan de déplacement local est l'usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le plan détermine les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il comporte. Il est veillé que les plans de déplacement locaux soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.</p> <p>Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d'études et d'information des communes et syndicats de communes destinés à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'actualisation des plans de déplacement locaux à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours de la RGTP.</p>
<p>Art. 19.– Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.</p> <p>Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et la RGTP pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.</p>		<p>Art. 19.– Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.</p> <p>Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et la RGTP pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 20.- 1. La RGTP peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.</p> <p>2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, est à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.</p> <p>3. L'aménagement des arrêts et haltes nouvellement mis en place dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi est à charge de la commune territorialement concernée.</p> <p>La charge de l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national est également assumée par la commune territorialement concernée. Si la commune reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci ou demander à la RGTP de suspendre la desserte de l'arrêt ou de la halte jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.</p> <p>Par dérogation aux dispositions qui précèdent l'aménagement et l'entretien des gares et de leurs dépendances qui, selon l'article 3 de la loi du 28 mars 1997</p> <p>1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;</p>	<p>Article 20</p> <p>Deux objectifs sont visés par l'article 20, d'une part, l'harmonisation de la signalisation et de l'aménagement des points d'arrêt des transports publics et, d'autre part, la répartition des responsabilités et le partage des frais d'aménagement et d'entretien de ces points d'arrêt.</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p>Le Chapitre V comprend l'article 21 et traite du partenariat des usagers des transports publics.</p>	<p>Art. 20.- 1. La RGTP peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.</p> <p>2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, est à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.</p> <p>3. L'aménagement des arrêts et haltes nouvellement mis en place dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi est à charge de la commune territorialement concernée.</p> <p>La charge de l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national est également assumée par la commune territorialement concernée. Si la commune reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci ou demander à la RGTP de suspendre la desserte de l'arrêt ou de la halte jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.</p> <p>Par dérogation aux dispositions qui précèdent l'aménagement et l'entretien des gares et de leurs dépendances qui, selon l'article 3 de la loi du 28 mars 1997</p> <p>1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);</p> <p>3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et</p> <p>4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartenant aux CFL, revient au propriétaire.</p> <p>4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 2. et 3. l'Etat assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings d'accueil et des établissements de l'enseignement post-primaire. Un règlement grand-ducal énumérera et tiendra à jour le relevé des gares de transbordement et arrêts en question.</p> <p>5. Les obligations mentionnées aux paragraphes 2., 3. et 4. sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées à la RGTP.</p> <p>6. Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts et haltes assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1. Cette aide ne peut pas dépasser 50 % du prix de revient des projets concernés.</p>		<p>2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);</p> <p>3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et</p> <p>4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartenant aux CFL, revient au propriétaire.</p> <p>4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 2. et 3. l'Etat assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings d'accueil et des établissements de l'enseignement post-primaire. Un règlement grand-ducal énumérera et tiendra à jour le relevé des gares de transbordement et arrêts en question.</p> <p>5. Les obligations mentionnées aux paragraphes 2., 3. et 4. sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées à la RGTP.</p> <p>6. Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts et haltes assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1. Cette aide ne peut pas dépasser 50 % du prix de revient des projets concernés.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p> <p>V – Le partenariat des usagers des transports publics</p> <p>Art. 21.– Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l’objet est de servir de plate-forme pour l’information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l’organisation et au fonctionnement des transports publics.</p> <p>Indépendamment des attributions prévues à l’alinéa qui précède, le Ministre peut consulter le comité sur d’autres sujets en relation avec les transports publics.</p> <p>Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.</p>	<p><i>Proposition Conseil d’Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p> <p>Art. 21.– Pour créer une plate-forme pour l’information et les échanges de vues utiles sur l’organisation et le fonctionnement des transports publics, il est prévu par cet article d’instituer un comité des usagers de transports publics, dont la composition et les modalités de fonctionnement seraient à déterminer par règlement grand-ducal.</p> <p>Le Conseil d’Etat ne voit pas l’utilité d’un tel comité qui, à ses vues, deviendrait une enceinte de débats sans fin et faisant double emploi avec l’objet inscrit à l’article 12 (6 selon le Conseil d’Etat), qui prévoit la création par la RGTP d’une centrale de mobilité, pour assurer entre autre: „la communication avec le public sur l’offre des transports publics par l’information ainsi que par l’analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance“.</p> <p>Dans cet ordre d’idées, le Conseil d’Etat propose de supprimer le chapitre V avec son article 21. A titre subsidiaire, il y a lieu de l’insérer au chapitre III (II selon le Conseil d’Etat).</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p>Le Chapitre VI (V selon le Conseil d’Etat) comprend l’article 22 (21 selon le Conseil d’Etat) et traite des règles tarifaires et de police.</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p> <p>Chapitre V – Le partenariat des usagers des transports publics</p> <p>Art. 21.– Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l’objet est de servir de plate-forme pour l’information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l’organisation et au fonctionnement des transports publics.</p> <p>Indépendamment des attributions prévues à l’alinéa qui précède, le Ministre peut consulter le comité sur d’autres sujets en relation avec les transports publics.</p> <p>Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.</p>
<p>VI – Les règles tarifaires et de police</p> <p>Art. 22.– 1. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d’exécution des dispositions de la présente loi, et notamment</p> <p>a) les conditions d’octroi et de retrait de l’autorisation prévue à l’article 10;</p>	<p><i>Article 22 (21 selon le Conseil d’Etat)</i></p> <p>Un règlement grand-ducal déterminera les règles de police et les modalités du contrôle de leur application prévues par cet article, dont le paragraphe 1er est une copie conforme de l’article 7 de la loi susmentionnée du 12 juin 1965.</p>	<p>Chapitre VI – Les règles tarifaires et de police</p> <p>Art. 22.– 1. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d’exécution des dispositions de la présente loi, et notamment</p> <p>a) les conditions d’octroi et de retrait de l’autorisation prévue à l’article 12;</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;</p> <p>c) les prescriptions relatives aux documents de transport;</p> <p>d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;</p> <p>e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;</p> <p>f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;</p> <p>g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sécurité et la sûreté des services de transports publics.</p> <p>2. Des agents de la RGTP spécialement agréés à cet effet par le Ministre peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.</p> <p>Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part de la RGTP.</p> <p>S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, la RGTP prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'elle a conclu avec cet opérateur.</p> <p>Si les irrégularités sont susceptibles de donner lieu à des mesures administratives, la RGTP transmet le dossier au Ministre en vue de l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2. et 3. de l'article 5.</p>	<p>Les paragraphes 2 à 5 ont trait aux modalités de contrôle par les personnes investies de l'autorité d'exercer cette mission (agents assermentés), leur permettant d'enjoindre à des particuliers, qui, dans les moyens de transports ou dans l'enceinte des gares, haltes et arrêts, se sont comportés de façon à troubler l'ordre ou à mettre en cause la sécurité, de quitter les lieux. Le ministre pourra interdire à ces derniers l'accès et le séjour aux lieux concernés, en tout ou en partie, pour une durée de maximum une année.</p> <p>Bien qu'il soit évident que ces règles sont motivées par le souci de garantir l'ordre, le bon fonctionnement et la sécurité des transports publics, un droit de recours doit être réservé aux contrevenants d'après les règles de la procédure administrative de droit commun.</p> <p>Dans l'élaboration du règlement grand-ducal visé par cet article, le Conseil d'Etat considère que le Gouvernement pourra utilement s'inspirer de la proposition de loi 2765 du 7 décembre 1983 de feu le député Georges Margue „sur la police des transports publics de personnes communales et intercommunales“.</p> <p>Par ailleurs, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au deuxième alinéa du paragraphe 3 de cet article qui prévoit que le programme de la formation dispensée aux agents de la RGTP est approuvé par le ministre. En effet, au vu de l'article 36 de la Constitution, ledit programme est à fixer par voie de règlement grand-ducal et ce conformément à l'arrêt de la Cour constitutionnelle No 01/98 du 6 mars 1998 aux termes duquel le texte de l'article 36 de la Constitution s'oppose à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc.</p> <p style="text-align: right;">*</p>	<p>b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;</p> <p>c) les prescriptions relatives aux documents de transport;</p> <p>d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;</p> <p>e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;</p> <p>f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;</p> <p>g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sécurité et la sûreté des services de transports publics.</p> <p>2. Des agents de la RGTP spécialement agréés à cet effet par le Ministre peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.</p> <p>Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part de la RGTP.</p> <p>S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, la RGTP prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'elle a conclu avec cet opérateur.</p> <p>Si les irrégularités sont susceptibles de donner lieu à des mesures administratives, la RGTP transmet le dossier au Ministre en vue de l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2. et 3. de l'article 5.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>3. Le Ministre peut en outre agréer des agents autorisés à procéder aux contrôles relatifs au respect des dispositions sous b) du paragraphe 1.</p> <p>En vue de leur agrément, les agents doivent avoir suivi une formation spéciale qui est dispensée sous la responsabilité de la RGTP et dont le programme a été approuvé par le Ministre.</p> <p>Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.</p> <p>4. Les agents visés au paragraphe 3. ainsi que les fonctionnaires de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent enjoindre aux personnes qui, de par leur comportement troublent l'ordre et la sécurité dans un moyen des transports publics, dans une gare, dans une halte ou à un arrêt de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux.</p> <p>Le Ministre peut interdire en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an aux personnes qui ont fait l'objet d'une injonction de quitter un moyen des transports publics, une gare, une halte ou un arrêt dans les conditions de l'alinéa qui précède, l'accès et le séjour dans les moyens de transports publics, et dans les gares, dans les haltes et aux arrêts. La notification de cette interdiction est valablement faite par lettre recommandée adressée à la résidence normale de la personne intéressée.</p> <p>5. Avant d'entrer en fonction les agents visés aux paragraphes 2. et 3. prêteront devant le Ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“</p>	<p>Le Chapitre VII (VI selon le Conseil d'Etat) comprend les articles 23 à 27 (22 à 26 selon le Conseil d'Etat) et traite des dispositions pénales. Sous réserve des observations qui suivent, le Conseil d'Etat constate que certaines de ces dispositions sont reprises de textes légaux existants, et notamment de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il demande dès lors aux auteurs du projet de loi soumis à son examen de réglementer sous le chapitre VII (VI selon le Conseil d'Etat) uniquement les comportements répréhensibles ne trouvant pas leur sanction dans un texte existant et de modifier ledit chapitre en ce sens.</p>	<p>3. Le Ministre peut en outre agréer des agents autorisés à procéder aux contrôles relatifs au respect des dispositions sous b) du paragraphe 1.</p> <p>En vue de leur agrément, les agents doivent avoir suivi une formation spéciale qui est dispensée sous la responsabilité de la RGTP et dont le programme a été approuvé par règlement grand-ducal.</p> <p>Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.</p> <p>4. Les agents visés au paragraphe 3. ainsi que les fonctionnaires de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent enjoindre aux personnes qui, de par leur comportement troublent l'ordre et la sécurité dans un moyen des transports publics, dans une gare, dans une halte ou à un arrêt de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux.</p> <p>Le Ministre peut interdire en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an aux personnes qui ont fait l'objet d'une injonction de quitter un moyen des transports publics, une gare, une halte ou un arrêt dans les conditions de l'alinéa qui précède, l'accès et le séjour dans les moyens de transports publics, et dans les gares, dans les haltes et aux arrêts. La notification de cette interdiction est valablement faite par lettre recommandée adressée à la résidence normale de la personne intéressée.</p> <p>5. Avant d'entrer en fonction les agents visés aux paragraphes 2. et 3. prêteront devant le Ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p> <p>VIII – Dispositions pénales</p> <p>Art. 23.– La violation des règles d’octroi et de retrait des autorisations prévues aux articles 5 et 10, les infractions aux conditions d’assurance des transports visés par la présente loi ainsi que les faux en écritures et l’usage de faux en matière de facturation des prestations fournies par les entreprises de transports dont question à l’article 5 sont punies d’un emprisonnement d’un mois à trois ans et d’une amende de 251 à 5.000 euros ou d’une de ces peines seulement.</p> <p>Les infractions aux dispositions de la présente loi, autres que les délits prévus à l’alinéa premier, ainsi que les infractions aux règlements d’exécution pris en son exécution sont punies d’une amende préjudice des dispositions de l’article 26. En cas de récidive le maximum de l’amende est prononcé.</p>	<p><i>Proposition Conseil d’Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p> <p>Article 23 (22 selon le Conseil d’Etat)</p> <p>Cet article prévoit de maintenir le caractère correctionnel des seules infractions suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la violation des règles d’octroi et de retrait des autorisations requises pour effectuer des transports publics, règles édictées en vertu des articles 5 et 10 (12 selon le Conseil d’Etat, cette référence étant à adapter dans le texte) du projet de loi sous avis; • les infractions en matière d’assurance des transports publics; • les faux en écriture et l’usage de faux en matière de facturation à l’Etat ou à l’autorité organisatrice des prestations de transports publics. <p>Toutes les autres infractions sont considérées comme contraventions avec la possibilité d’y appliquer l’avertissement taxé.</p> <p>Le Conseil d’Etat s’oppose formellement au deuxième alinéa de cet article, alors qu’il viole le principe de la légalité des incriminations en ce qu’il incrimine indistinctement toute infraction au texte soumis à examen. Les auteurs du projet devraient au moins énumérer les articles visés par les sanctions pénales proposées afin de déterminer de manière précise les comportements pouvant donner lieu à une incrimination et à une sanction pénale.</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p> <p>Chapitre VII – Dispositions pénales</p> <p>Art. 23.– La violation des règles d’octroi et de retrait des autorisations prévues aux articles 5 et 12, les infractions aux conditions d’assurance des transports visés par la présente loi ainsi que les faux en écritures et l’usage de faux en matière de facturation des prestations fournies par les entreprises de transports dont question à l’article 5 sont punies d’un emprisonnement d’un mois à trois ans et d’une amende de 251 à 5.000 euros ou d’une de ces peines seulement.</p> <p>Les infractions aux dispositions des articles 20 et 22 de la présente loi, autres que les délits prévus à l’alinéa premier, ainsi que les infractions aux règlements d’exécution pris en son exécution sont punies d’une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l’article 25. En cas de récidive le maximum de l’amende est prononcé.</p> <p>La confiscation spéciale prévue par l’article 32 du code pénal est facultative pour le juge. Cette confiscation peut intervenir, même si le condamné n’est pas propriétaire de l’objet du délit. Le jugement qui ordonne la confiscation prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l’objet. Cette amende aura le caractère d’une peine.</p>
<p>Art. 24.– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l’administration des douanes et accises sont chargés d’exécuter la présente loi et ses règlements d’exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.</p>	<p>Art. 24.– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l’administration des douanes et accises sont chargés d’exécuter la présente loi et ses règlements d’exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.</p>	<p>Art. 24.– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l’administration des douanes et accises sont chargés d’exécuter la présente loi et ses règlements d’exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p> <p>Ils peuvent:</p> <p>a) pénétrer pendant tout le temps qu'ils sont ouverts au public et même pendant la nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi, dans les bureaux des entreprises de transport sujettes à la présente loi;</p> <p>b) visiter pendant le jour et même pendant la nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi, les véhicules de ces mêmes entreprises de transports et vérifier les documents imposés par la loi et les règlements d'administration publique;</p> <p>c) exiger la production de toutes les écritures commerciales relatives aux objets visés par la présente loi.</p> <p>Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics, sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est punie d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p> <p>Le Conseil d'Etat propose donc de supprimer les termes „Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et“ au début du premier alinéa.</p> <p>Pour ce qui est des mesures que peuvent prendre les agents chargés de la recherche des infractions, le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu d'en faire abstraction, pour autant que les auteurs du projet visent le cas de délit flagrant. Ces mesures relèvent en effet du droit commun en matière de flagrance (articles 30 à 44 du Code d'instruction criminelle). Pour le cas où il ne s'agirait pas du délit flagrant, il faut que la loi au sens formel offre des garanties adéquates et suffisantes contre d'éventuels abus en matière de perquisitions et de saisies, les officiers de police judiciaire ne pouvant en aucun cas avoir pour compétence d'apprécier seuls l'opportunité, le nombre, la durée et l'ampleur de telles opérations. Aux termes de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (voir notamment arrêts CEDH 25 février 1993 Aff. Crémieux c/ France; CEDH 16 décembre 1992 Aff. Niemietz c/ Allemagne; CEDH 16 avril 2002 Aff. Sties Colas et autres c/ France), il revient au législateur de prévoir soit l'établissement d'un mandat préalable par le juge judiciaire, auquel il incombe alors de vérifier si les mesures envisagées ne sont pas arbitraires ou disproportionnées, soit des restrictions et des conditions en veillant à ce que l'ingérence dans les droits du citoyen soit étroitement proportionnée au but légitime recherché. Le domicile ou les locaux d'une personne morale sont d'ailleurs assimilés à ceux d'une personne physique.</p> <p>Le Conseil d'Etat doit par conséquent s'opposer formellement au texte du projet dans la mesure où il contrevient aux exigences de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p> <p>Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.</p> <p>2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.</p> <p>3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent ratione loci ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.</p> <p>Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.</p> <p>L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.</p> <p>4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.</p>
---	--	---

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
	<p>En ce qui concerne l'alinéa 3, il conviendrait d'écrire à la dernière phrase „Le défaut de suivre cette injonction est puni ...”.</p> <p>Enfin, le Conseil d'Etat préconise, pour des raisons de lisibilité, de subdiviser l'article en paragraphes et non en alinéas.</p>	<p><i>Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.</i></p> <p><i>5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.</i></p> <p><i>6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.</i></p> <p><i>7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.</i></p> <p><i>Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.</i></p> <p><i>8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.</i></p> <p><i>9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissé copie du procès-verbal.</i></p> <p><i>10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.</i></p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 25.— Pour autant qu'il n'en est pas autrement disposé dans la présente loi, le livre premier du code pénal ainsi que les dispositions de la loi modifiée du 18 juin 1879 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution.</p> <p>Les chefs d'entreprise et, si l'entreprise de transport revêt la forme d'une personne morale, celle-ci, peuvent être déclarés civilement responsables des amendes prononcées à charge de leurs préposés.</p> <p>La confiscation spéciale prévue par les articles 42 et 43 du code pénal est facultative pour le juge. Cette confiscation peut intervenir, même si le condamné n'est pas propriétaire de l'objet du délit. Le jugement qui ordonne la confiscation prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet. Cette amende aura le caractère d'une peine.</p>	<p>Article 25 (24 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>En vertu de l'article 100-1 du Code pénal, introduit par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines, les prescriptions relatives aux circonstances atténuantes se trouvent régies par le droit pénal commun. La formule prévue au premier alinéa de la disposition sous examen est à éviter et ledit alinéa est à supprimer.</p> <p>Ces dispositions constituent une copie conforme de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955, tout en précisant au deuxième alinéa que le chef d'entreprise ou, si l'entreprise est une personne morale, l'entreprise elle-même, peuvent être déclarés civilement responsables des amendes auxquelles des membres de leur personnel ont été condamnés en relation avec l'activité des transports exercée. Le Conseil d'Etat de rappeler dans ce contexte que le droit pénal luxembourgeois ne connaît pas, contrairement au droit français, la responsabilité pénale des personnes morales, toutes les peines étant personnelles. Par ailleurs, la responsabilité civile des commettants du fait de leurs préposés est réglée par l'article 1384 du Code civil.</p>	<p>11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.</p> <p>12. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics, sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.</p>
	<p>L'article 25 disparaît.</p>	

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au code d'instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale et les membres des douanes et accises qui constatent l'infraction ont le droit de saisir l'objet susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours par ordonnance du juge d'instruction.</p> <p>La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire prononcée par ordonnance du juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause:</p> <p>1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;</p> <p>2° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;</p> <p>3° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si l'appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.</p> <p>La requête sera déposée au greffe de la juridiction appelée à y statuer. Il y sera statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public et l'inculpé ou son défenseur entendus en leurs explications orales ou dûment appelés.</p> <p>Les ordonnances de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement et les jugements de la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement pourront être attaqués d'après les dispositions de droit commun prévues au code d'instruction criminelle.</p> <p>La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur de l'objet.</p>	<p>L'alinéa 2 ne rappelant dès lors que le droit commun applicable en la matière, le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu d'en faire abstraction.</p> <p>En ce qui concerne l'alinéa 3, le Conseil d'Etat tient à rappeler que les articles 42 et 43 du Code pénal ont été abrogés par la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines. Par ailleurs, la confiscation spéciale fait partie du catalogue des peines susceptibles d'être prononcées en matière criminelle, correctionnelle et en matière de contraventions. Aux termes de l'article 32 du Code pénal, la confiscation spéciale est toujours prononcée pour crime, elle peut l'être pour délit et elle n'est prononcée pour contravention que dans les cas déterminés par la loi. En l'occurrence donc, point n'est besoin de prévoir la confiscation spéciale en matière correctionnelle, celle-ci étant régie par le droit commun. Si les auteurs du projet de loi entendent toutefois la rendre possible en matière de contravention, l'article 23 pourrait être utilement complété dans ce sens à l'occasion de la précision des incriminations telle que le Conseil d'Etat l'a exigée, sous peine d'opposition formelle. Dans cette hypothèse, l'alinéa 3 pourrait être supprimé.</p> <p>L'alinéa 4 prévoit la possibilité pour les membres de la Police grand-ducale et les membres des douanes et accises qui constatent une infraction de saisir les objets susceptibles d'une confiscation ultérieure. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à ses observations faites à l'endroit de l'article 24.</p> <p>Le Conseil d'Etat estime par ailleurs qu'il y aurait lieu de s'interroger sur la nécessité même de prévoir en l'espèce la possibilité d'une saisie des objets susceptibles d'une confiscation ultérieure, puisqu'elle relève du droit commun en la matière.</p>	

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente de l'objet conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police. Le produit de la vente sera versé à la caisse des consignations pour être substitué à l'objet saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.</p>	<p>Il constate finalement que la procédure de saisie et celle de la mainlevée de la saisie sont explicitement décrites aux alinéas 4 à 9. Etant donné que ces procédures sont réglées par le Code d'instruction criminelle, qui constitue le droit commun en la matière, il n'est pas nécessaire de les rappeler dans le présent cadre, de sorte qu'il peut en être fait abstraction.</p>	
<p>Art. 26.– En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.</p> <p>L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.</p> <p>L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:</p> <p>1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;</p>	<p>Article 26 (25 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Ce texte s'aligne sur les dispositions figurant à l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 qui traite de l'avertissement taxé en matière de contraventions contre les règles de la circulation routière. Toutefois, le Conseil d'Etat estime que, pour éviter toute équivoque, le dernier alinéa serait à faire figurer en tant que dernière phrase à l'alinéa 7 et qu'il serait à libeller comme suit:</p> <p>“... Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.”</p> <p>Les deux renvois aux articles 23 et 24 sont à remplacer par ceux aux articles 22 et 23.</p>	<p>Art. 25.– En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.</p> <p>L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.</p> <p>L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:</p> <p>1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;</p> <p>3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;</p> <p>4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.</p> <p>En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.</p> <p>Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.</p> <p>Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 23 et 24.</p> <p>Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.</p> <p>Le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.</p>		<p>2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;</p> <p>3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;</p> <p>4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.</p> <p>En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.</p> <p>Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.</p> <p>Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 23 et 24.</p> <p>Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Art. 27.– Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 23 et 24.</p> <p>Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.</p>	<p>Article 27 (26 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>L'article 27 crée la possibilité de prélever une consignation sur le lieu même de l'infraction afin d'empêcher le contrevenant de se soustraire aux conséquences des infractions commises.</p> <p>Le Chapitre VIII (VII selon le Conseil d'Etat) comprend l'article 28 (27 selon le Conseil d'Etat) et traite des dispositions modificatives et abrogatoires.</p>	<p>Art. 26.– Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 23 et 24.</p> <p>Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.</p>
<p>VIII – Dispositions modificatives et abrogatoires</p> <p>Art. 28.– 1. Sont abrogées toutes les dispositions légales contraires à la présente loi et notamment celles des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers.</p> <p>2. L'article 1er de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„Art. 1er.– La présente loi s'applique aux transports par route de choses rémunérées comportant le passage d'une frontière.</p>	<p>Article 28 (27 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Cet article a pour objet de faire un élagage rédactionnel du texte de la loi du 12 juin 1965 qui dorénavant n'aura trait qu'aux dispositions régissant le cadre légal des transports routiers internationaux de marchandises.</p>	<p>Chapitre VIII – Dispositions modificatives et abrogatoires</p> <p>Art. 27.– 1. Les dispositions des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers sont abrogées.</p> <p>2. L'article 1er de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„Art. 1er.– La présente loi s'applique aux transports par route de choses rémunérées comportant le passage d'une frontière.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
<p>Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contre-prestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.</p> <p>Les transports de choses au moyen de véhicules loués sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l'article 7.</p> <p>Toutefois, l'article 5 peut avoir pour effet d'étendre le champ d'application de la présente loi à d'autres catégories de transport rémunéré ou non rémunéré.</p> <p>3. L'article 5 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„Art. 5.– Le règlement grand-ducal prévu à l'article 7 de la présente loi déterminera les prescriptions relatives au respect, par les transporteurs de choses résidents et non-résidents, ainsi que par les auxiliaires de transport, des traités, accords et conventions en matière de transports intérieurs et internationaux, rémunérés et non-rémunérés, et des dispositions prises en application de ceux-ci.“</p> <p>4. L'article 9 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„Art. 9.– Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.</p> <p>Elles constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.</p>	<p>Le Conseil d'Etat insiste cependant avec force à ce que les auteurs énumèrent avec précision tous les textes qui sont abrogés par le projet de loi sous examen au lieu de se borner à énoncer que „sont abrogées toutes les dispositions légales contraires à la présente loi“, cette façon de procéder heurtant le principe de la sécurité juridique.</p> <p>L'article 28 (27 selon le Conseil d'Etat) devra impérativement être modifié en ce sens.</p> <p>En ce qui concerne le paragraphe 4 visant à modifier l'article 9 de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations relatives à l'article 24 du projet sous avis.</p>	<p>Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contre-prestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.</p> <p>Les transports de choses au moyen de véhicules loués sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l'article 7.</p> <p>Toutefois, l'article 5 peut avoir pour effet d'étendre le champ d'application de la présente loi à d'autres catégories de transport rémunéré ou non rémunéré.</p> <p>3. L'article 5 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„Art. 5.– Le règlement grand-ducal prévu à l'article 7 de la présente loi déterminera les prescriptions relatives au respect, par les transporteurs de choses résidents et non-résidents, ainsi que par les auxiliaires de transport, des traités, accords et conventions en matière de transports intérieurs et internationaux, rémunérés et non-rémunérés, et des dispositions prises en application de ceux-ci.“</p> <p>4. L'article 9 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„Art. 9.– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.</p> <p><i>Il s constate les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.</i></p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p> <p>Elles peuvent:</p> <p>a) pénétrer pendant tout les temps qu'ils sont ouverts au public et même pendant la nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi, dans les bureaux des entreprises de transport sujettes à la présente loi;</p> <p>b) visiter pendant le jour et même pendant la nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi, les véhicules de ces mêmes entreprises de transports et vérifier les documents imposés par la loi et les règlements d'administration publique;</p> <p>Les conducteurs des véhicules ou autres moyens de transports sont tenus de s'arrêter immédiatement à l'injonction de ces mêmes agents et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle.</p> <p>c) exiger la production de toutes les écritures commerciales relatives aux objets visés par la présente loi.</p> <p>Les conducteurs affectés aux moyens de transport par route de choses rémunérés sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle."</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
		<p>2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.</p> <p>3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent ratione loci ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.</p> <p>Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.</p> <p>L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.</p> <p>4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.</p> <p>Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
		<p>5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.</p> <p>6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.</p> <p>7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.</p> <p>Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.</p> <p>8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.</p> <p>9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissée copie du procès-verbal.</p> <p>10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.</p> <p>11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.</p>

<p><i>Texte gouvernemental</i> (déposé le 6 mai 2003)</p>	<p><i>Proposition Conseil d'Etat</i> (avis du 30 mars 2004)</p>	<p><i>Version amendée</i> (soumise au Conseil de Gouvernement le 16 avril 2004)</p>
	<p><i>Article nouveau (28 selon le Conseil d'Etat)</i> Compte tenu du fait que le Conseil d'Etat à proposé de compléter l'intitulé par l'adjonction de l'acte à modifier, il se recommanderait de prévoir dans le texte même du dispositif la possibilité de recourir à l'utilisation d'un intitulé abrégé, limité à l'objet principal et faisant abstraction des références aux actes à modifier. A cette fin, il propose d'insérer un article spécial à la fin du dispositif, à la suite des dispositions modificatives. Cet article peut être libellé comme suit: „Art. 28.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du ... sur les transports publics“.</p>	<p>12. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics, sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est <i>puni</i> d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.“</p>
		<p>Chapitre IX – Dispositions finales</p>
		<p><i>Art. 28.</i>– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du ... sur les transports publics“.</p>
		<p><i>Art. 29.</i>– La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2005.</p>

Service Central des Imprimés de l'Etat

5125/08

N° 5125⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(27.4.2004)

Par dépêche du 19 avril 2004, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat, à la demande du ministre des Transports, d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous rubrique. Le texte des vingt-quatre amendements était accompagné d'un commentaire très succinct et d'un tableau faisant état du texte du projet initial, de celui proposé par le Conseil d'Etat et du texte finalement arrêté par le Gouvernement en conseil.

Le Conseil d'Etat constate avec satisfaction qu'il a été tenu compte des oppositions formelles et de la plupart des observations et suggestions contenues dans son avis du 30 mars 2004.

Pour plus de facilité, le Conseil d'Etat propose de prendre comme base de son avis complémentaire la nouvelle version coordonnée du projet de loi qui était annexée à la lettre de saisine.

Quant à l'intitulé modifié du projet de loi et aux *articles 1er et 4*, le Conseil d'Etat n'a pas d'objection à faire, alors qu'il a été suivi dans ses propositions.

L'*article 5* tient compte, dans ses grandes lignes, des observations du Conseil d'Etat et plus particulièrement de l'opposition formelle exprimée dans son avis du 30 mars 2004. Le Conseil d'Etat estime cependant qu'il serait plus prudent, au vu de l'article 11(6) de la Constitution et de la jurisprudence afférente de la Cour constitutionnelle, de prévoir les mêmes conditions pour l'octroi des licences communautaires et des autorisations de cabotage que celles applicables pour l'obtention des licences nationales. Les alinéas 3 et 4 du paragraphe 2 de l'article 5 seraient dès lors à remplacer par l'alinéa suivant:

„En vue de l'obtention des licences communautaires, des autorisations de cabotage et de la licence nationale, le transporteur doit justifier qu'il remplit les conditions de la loi du 30 juillet 2002 précitée. Ces licences et autorisations ont une durée de validité de cinq ans. Elles sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de leur délivrance.“

En ce qui concerne l'*article 6*, le Conseil d'Etat constate au paragraphe 1er une faute de frappe qu'il y a lieu de corriger en ajoutant l'accord du pluriel à la référence „aux articles 1er à 4 de la présente loi“. A part cette correction, le Conseil d'Etat n'a pas d'objection à faire, alors qu'il a été tenu compte de ses propositions et plus particulièrement de son opposition formelle.

Le Conseil d'Etat note également que les modifications retenues à l'*article 7* répondent à la demande qu'il avait formulée dans son avis relatif au projet de loi initial, visant entre autres à mieux tenir compte des prérogatives du Grand-Duc. De même, les rémunérations et indemnités des membres du conseil d'administration et de son secrétaire sont fixées par règlement grand-ducal et sont à charge de la RGTP, comme tel fut proposé par le Conseil d'Etat.

Compte tenu des explications fournies, le Conseil d'Etat peut marquer son accord à la proposition gouvernementale en ce qui concerne l'*article 9* qui tient compte dans sa nouvelle version de l'opposition formelle exprimée par le Conseil d'Etat.

L'article 8 amendé ne donne pas lieu à observation.

Quant à l'intitulé du Chapitre II, le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord à le laisser inchangé.

En ce qui concerne les articles 10 à 13, le Conseil d'Etat n'a pas d'objection à formuler, alors qu'il a été suivi dans ses propositions.

Quant à l'intitulé du Chapitre III relatif au financement, le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord à ce que la modification proposée en l'occurrence n'ait pas été retenue. Toutefois il y a confusion quant à l'intitulé retenu finalement par le Gouvernement, étant donné qu'initialement il s'énonçait „*Le financement des services publics*“, au texte de l'amendement gouvernemental sous avis il porte le libellé „*Le financement des transports publics*“ et à la nouvelle version coordonnée intégrant les amendements gouvernementaux retenus suite à l'avis du Conseil d'Etat du 30 mars 2004, il est écrit „*Le financement des services publics*“. Comme il ne s'agit que du financement des services du transport public, notamment de la RGTP, le Conseil d'Etat insiste à ce que cette erreur soit corrigée comme suit:

„*Chapitre III – Le financement des transports publics*“

A l'article 14, il y a lieu de redresser une faute de frappe à l'amendement gouvernemental en ajoutant l'accord du pluriel au mot „transport“. Ainsi, l'article 14 commencera comme suit:

„L'Etat peut contribuer au financement des services de transports publics, dans la mesure ...“

En ce qui concerne les articles 14 et 22, le Conseil d'Etat n'a pas d'objection à formuler, alors que ses oppositions formelles et propositions ont été retenues.

Quant à l'article 23, le Conseil d'Etat se demande en quoi les dispositions de l'article 20 auquel il est fait référence à l'alinéa 2 pourraient donner lieu à une sanction pénale. Aussi propose-t-il de réorganiser le texte de l'alinéa 2 de l'article 23 comme suit, tout en prévoyant par la même occasion un délai pour le dédoublement de l'amende en cas de récidive:

„Les infractions aux règlements d'exécution pris en vertu de l'article 22 sont punies d'une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l'article 25. En cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement, le maximum de l'amende est prononcé.“

Compte tenu des explications fournies, le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec l'ajout du troisième alinéa de l'article 23, qui correspond à l'alinéa 3 de l'article 25 du premier texte gouvernemental, tenant compte de cette façon de l'avis du Conseil d'Etat quant à l'article 25 du projet initial.

En ce qui concerne les articles 24 à 29 tels qu'amendés, ils n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 27 avril 2004.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

5125/09

N° 5125⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI**portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée
du 12 juin 1965 sur les transports routiers**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(10.5.2004)

La commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Marcel SAUBER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 6 mai 2003 par Monsieur le Ministre des Transports qui en a fait une présentation détaillée lors de la réunion de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports du 8 mai 2003. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 30 mars 2004. Suite à cet avis, le Gouvernement a introduit le 19 avril 2004 une série d'amendements auprès de la Haute Corporation qui a émis son avis complémentaire le 27 avril 2004. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné Monsieur John Schummer comme rapporteur dans sa réunion du 8 mai 2003. Lors de la réunion du 30 avril 2004, il a été procédé à l'examen du projet de loi, des amendements gouvernementaux et des avis du Conseil d'Etat. Dans sa réunion du 10 mai 2004 la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a examiné et a adopté le présent projet de rapport.

*

INTRODUCTION

La stratégie „mobilité.lu“ qui a été présentée au Conseil de gouvernement en date du 22 mars 2002 a pour objectif d'atteindre à l'horizon 2020 un partage modal en faveur des transports publics de 25%. Au vu de l'évolution démographique laissant présager que la population résidente luxembourgeoise dépassera jusqu'en l'an 2020 les 500.000 habitants et au vu des presque 400.000 emplois qui existeront d'ici-là, dont 170.000 seront occupés par des frontaliers, le Gouvernement s'est rallié aux propositions du Ministre des Transports et a déterminé les conditions-cadres nécessaires pour garantir à l'horizon précité la pérennité de la mobilité au Luxembourg. L'importance de la tâche ainsi fixée se mesure au regard de l'impact de l'évolution des données structurelles qui ira de pair avec l'amélioration du modal split de quelque 11,5% en 1997 (année de référence retenue dans les études) à 25% en 2020. Les évaluations effectuées montrent en effet que parallèlement à une croissance du trafic individuel de quelque 30%, la capacité mise à disposition en matière de transports publics devra être triplée pour relever le défi.

Le rapporteur a pu, dans maints rapports parlementaires présentés en la matière depuis 2000 en relation avec des projets de loi qui ont depuis lors été adoptés par la Chambre des Députés, expliquer les tenants et aboutissants de la stratégie „mobilité.lu“. Les occasions pour ce faire n’auront pas manqué comme par exemple à l’occasion de l’adoption des projets de loi prévoyant la mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et des multiples mesures visant à adapter nos infrastructures ferroviaires aux normes retenues, ou encore des projets de loi sur le raccordement ferroviaire de Kirchberg et Findel, de la construction d’une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie et du réaménagement de la tête nord de la Gare de Luxembourg prévoyant également la construction d’un nouveau pont ferroviaire parallèle au viaduc existant de Stadtgrund.

La mise en œuvre de la stratégie „mobilité.lu“ repose sur plusieurs piliers qu’il s’agit de réaliser parallèlement si l’objectif d’un modal split de 25% doit devenir réalité. Le premier de ces piliers concerne le renforcement et l’extension du réseau ferré et de l’aménagement de l’infrastructure routière en faveur des transports publics, par des projets tels que la mise en place de corridors réservés pour les autobus, la création de parkings de dissuasion. Parallèlement le Ministre des Transports a veillé ensemble avec les CFL à moderniser et à augmenter le parc du matériel roulant utilisé pour le service public intérieur ainsi que sur les relations transfrontalières régionales. Un autre élément de la stratégie a consisté à lancer l’élaboration d’un concept d’exploitation nouveau pour le rail et la route qui tient compte du développement de l’infrastructure et de l’augmentation du matériel roulant mis en service tout en retenant une desserte bien plus étoffée des différentes relations. Le quatrième et dernier pilier sur lequel repose la stratégie „mobilité.lu“ est l’adaptation du cadre légal en vue de se donner les moyens organisationnel et de gestion pour assurer le fonctionnement du concept national des transports publics qui est en train de se mettre en place et pour répondre à l’augmentation de la demande à satisfaire par le biais des transports en commun.

Les chiffres qui suivent donnent raison au Gouvernement en ce qui concerne les mesures qui ont été prises ces dernières années tant au niveau des infrastructures de transports qu’au niveau de l’organisation des transports publics. De 1999 à 2003, le nombre de voyageurs des autobus du RGTR a augmenté de 9,78%. Dans ce même laps de temps, le nombre de voyageurs de trains a augmenté de 8,9%. Au niveau des transports par route 18.815.000 kilomètres ont été parcourus en 1998 sur le réseau RGTR et 27.609.100 en 2003. En 2003, les autobus des CFL ont enregistré 4.641.874 kilomètres. Les transports intercommunaux du Canton d’Esch-sur-Alzette ont parcouru 193.000 kilomètres de plus en 2003 qu’en 1998. Enfin, les kilomètres parcourus par l’AVL se chiffraient en 2003 à 4.930.000 par rapport à 4.368.522 en 1998.

L’exposé des motifs qui a été joint au projet de loi sous examen réserve une large place à l’évolution passée de l’organisation des transports publics au Luxembourg qui permet de mieux comprendre le pourquoi des structures actuellement en place et qui montre en même temps la nécessité d’une refonte du système de gestion actuel qui s’est pour la plus grande partie construit sur des développements empiriques évoluant en fonction des besoins du moment. Il reste néanmoins que l’organisation actuelle des transports en commun comporte une desserte de la quasi-totalité des localités du pays par bus ou par train à un rythme horaire ou bi-horaire, à des tarifs bien plus attractifs pour le client que ceux pratiqués dans la plupart des autres pays européens. Aussi est-ce à bon escient que la réorganisation proposée n’entend pas remettre en cause les fondements des structures de fonctionnement existante, mais qu’elle entend remodeler les structures en vue d’une organisation commune des différents réseaux d’exploitation, tout en créant les préalables pour promouvoir avec l’efficacité requise les transports en commun dans l’optique de la réalisation à l’horizon 2020 du modal split de 25%.

Actuellement l’exploitation du service voyageurs ferroviaire a été confiée aux CFL, tandis que plusieurs opérateurs publics et privés se partagent les prestations des transports publics par route. Les entreprises privées exploitant des lignes d’autobus sont regroupées dans le cadre du RGTR (Régime général des transports routiers) mis en place à la fin des années 70 et progressivement développé depuis lors. La desserte ferroviaire des CFL et celles des lignes d’autobus régionales exploitées par les entreprises privées sont complétées par les interventions des réseaux urbains (Autobus de la Ville de Luxembourg – AVL) et intercommunaux (TICE-transports intercommunaux du Canton d’Esch-sur-Alzette).

Le RGTR représente une structure d’organisation des services routiers des transports réguliers des personnes rémunérés qui est basée sur la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers. Depuis l’institution du RGTR en 1978, l’exploitation de ces services a fait l’objet d’autorisations accordées aux transporteurs mandatés successivement pour une période de 10 ans. En 1999 de nouvelles autorisations ont été délivrées pour une nouvelle durée de validité de 10 ans.

Le prix des transports en commun au Luxembourg est l'un des plus bas en Europe soulignant la dimension sociale que les gouvernements successifs ont attribué à ces services qui profitent en particulier aux jeunes, aux navetteurs professionnels et aux personnes du 3e âge.

Cette politique tarifaire a pour conséquence que la part du lion concernant le financement de ces services revient à l'Etat et aux communes. Ainsi, le coût des prestations RGTR est supporté à raison de plus de 88% par le budget de l'Etat.

Une convention entre l'Etat et le syndicat intercommunal des TICE du 6 août 1979 tout comme celle entre l'Etat et les CFL du 22 novembre 1999 ayant pour objet de combler le déficit d'exploitation de ces deux entités prévoient que l'Etat les rémunère selon les conditions valables pour le RGTR, le surcoût par rapport au prix de revient RGTR étant assumé dans le premier cas par les communes affiliées au syndicat intercommunal, et par l'Etat actionnaire de la société des chemins de fer dans le second cas.

Dans la mesure où les AVL assurent des prestations au-delà des frontières de la ville, ils sont rémunérés selon les critères du RGTR. Pour le reste, la Ville de Luxembourg supporte les coûts des services AVL sauf pour ce qui est des prestations ne faisant pas partie des missions de transports municipales telles que la gratuité des élèves, la quasi-gratuité des jeunes et l'intervalidité des titres de transports transfrontaliers.

Actuellement encore le droit communautaire et plus particulièrement le Règlement (CEE) 1191/69 autorisent encore des interventions financières publiques pour compenser aux entreprises des transports en commun la part de leur coût qui n'est pas couverte par les recettes perçues sur les voyageurs, surtout dans une situation comme celle prévalant au Luxembourg où l'Etat fixe les tarifs et entend maintenir ceux-ci à un niveau bas. Toutefois, la récente jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes et les propositions de la Commission Européenne font planer sur les errements appliqués le risque d'une remise en cause fondamentale motivée par l'application des principes fondamentaux du Traité, notamment en ce qui concerne la forme des interventions financières publiques et les conditions d'accès au marché en matière de fourniture des services de transport public.

Conformément au Règlement (CEE) 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991 modifiant le Règlement (CEE) 1191/69, les services de transport „*souhaitables en vertu de facteurs sociaux, environnementaux et d'aménagement du territoire*“ doivent dorénavant faire obligatoirement l'objet de contrats de service publics.

En se référant à l'article 1er du texte gouvernemental initial qui a malheureusement été remanié pour des raisons juridiques formelles évoquées par le Conseil d'Etat, il faut constater que l'objectif poursuivi par le projet de loi sous examen constitue une mise en œuvre conforme des principes communautaires: „*Pour répondre aux besoins de mobilité de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché de Luxembourg, l'Etat veille à la mise en place, à la gestion et au développement des services de transport public qui répondent aux besoins des utilisateurs, et qui sont organisés aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et d'une intégration optimale de (la Grande Région transfrontalière). Cette mobilité est fondée sur le libre choix du moyen de déplacement. Elle comporte la mise à disposition de services de transports publics qui sont offerts à des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, qui prévoient des mesures particulières en faveur des personnes à mobilité réduite et qui tiennent compte des besoins des catégories sociales les plus défavorisées.*“

Les auteurs du projet de loi notent que l'organisation de l'ensemble des transports publics repose surtout sur la concertation entre instances responsables alors qu'il serait préférable de confier cette dernière à une autorité organisatrice centrale, idée d'ailleurs soutenue par toutes les instances consultées, nonobstant certaines divergences sur le fonctionnement pratique et sur la composition.

Le projet de loi poursuit par conséquent quatre objectifs comme le conseil d'Etat le relève également dans son avis du 30 mars 2004 précité:

- créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route,
- concevoir des structures d'organisation distinguant entre les compétences d'une autorité organisatrice, d'une part, et les missions des opérateurs, d'autre part, liés par ailleurs par des contrats de service public,
- instituer une centrale de mobilité qui selon les vues des auteurs du projet de loi sera rattachée à l'autorité organisatrice,

- mieux intégrer les relations transfrontalières régionales dans l'organisation des transports publics.
 Dans l'optique des quatre objectifs précités, le projet de loi est fondé sur sept idées-clés:
1. retenir une approche intégrée pour l'organisation des transports publics qui respecte l'autonomie communale pour ce qui est des transports locaux, qui confirme le pouvoir décisionnel de l'autorité étatique en matière d'autorisation des transports publics à créer et qui intègre la dimension transfrontalière régionale de la mission.
 2. concevoir un nouveau cadre légal de l'organisation des transports publics intercommunaux et régionaux fondé sur la distinction des missions d'organisation revenant à une autorité organisatrice et celles des opérateurs chargés de l'exécution des transports publics.
 3. définir une nouvelle forme d'organisation qui sera celle d'un établissement public jouissant de l'autonomie de gestion nécessaire pour assister le pouvoir politique dans la mise en œuvre et la gestion de sa politique des transports publics. La Commission a pris note qu'à cet égard le Ministre des Transports a l'intention de ne pas seulement déléguer des fonctionnaires de l'Etat au conseil d'administration de la RGTP, mais de réserver également deux postes, le premier à un représentant des autorités communales (à désigner sur proposition du Syvicol), et le second à un représentant des usagers des transports publics. Par contre, l'incompatibilité entre les missions de l'autorité organisatrice et celles des opérateurs s'oppose à prévoir la présence d'un représentant des transporteurs au sein de ce conseil d'administration.
 4. charger l'établissement public des tâches d'une centrale de mobilité compétente pour l'information du public et la promotion des transports publics.
 5. assurer la participation des communes par la voie des délégués aux transports publics, par leur responsabilisation en matière de création et d'entretien des arrêts et haltes desservis par les transports publics et par leur possibilité de créer toutes sortes de partenariat avec l'établissement public pour promouvoir et organiser les transports publics à l'échelon local.
 6. associer les clients par l'institution d'un comité des usagers des transports publics dont une des premières tâches devra être de veiller à la mise en place d'une charte de l'utilisateur des transports publics garantissant „les conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix“ dont parlait la première version de l'article 1er du projet de loi.
 7. renforcer la surveillance dans les transports publics en adaptant les règles de police actuellement en vigueur et en créant les préalables utiles pour la mise en place des organes de contrôle et d'intervention utiles à la sûreté et à la sécurité des transports publics et au respect de l'objet public de la mission des opérateurs.

Différentes critiques ont été avancées contre la possibilité de la future autorité en charge de l'organisation des transports publics de faire dépendre l'attribution des prestations de transport en question du résultat d'une soumission publique. Si cette possibilité est effectivement prévue au paragraphe 2 de l'article 6 du projet de loi, cet article 6 ne fait pourtant que reprendre une disposition figurant déjà depuis toujours à l'article 2, dernier alinéa de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers. Alors que tout au long de l'application du texte de 1965, cette disposition n'a jamais donné lieu à problème, rien ne permet d'admettre qu'avec le transfert de la mission de conclure les contrats de service public du Ministre des Transports à l'établissement public les critères actuels d'attribution des lignes publiques sera remise en cause, sauf évidemment si le Luxembourg y sera contraint sous l'effet de l'évolution du droit communautaire.

De toute façon, il y aura lieu de veiller que dans l'hypothèse où le droit communautaire imposerait pareille soumission que l'adjudication des prestations de transport ne dépende pas seulement du prix, mais que les critères d'adjudication devront également inclure des facteurs qualitatifs tels que la sécurité et la qualité du service.

*

I. LA NOUVELLE ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

La déclaration gouvernementale du 12 août 1999 prévoit de „*créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celles d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée ...*“

En outre, est-il prévu de „*creuser l'idée d'une centrale de mobilité en vue d'une organisation plus rationnelle et une extension éventuelle de l'offre existante afin de mieux rencontrer les besoins en dehors des heures de pointe, notamment en fin de soirée et pendant les fins de semaine.*“

Le but recherché des objectifs à atteindre énoncés dans la déclaration gouvernementale est celui de concourir à la coordination rationnelle de tous les transports publics par rail ou par route en favorisant à la fois les synergies et en évitant les doubles emplois.

Actuellement les CFL assument l'organisation des transports publics par rail. En revanche l'organisation des services de transports par route que ceux-ci soient assumés par les CFL ou un autre opérateur public ou privé tombe sous la compétence du RGTR et est de ce fait prise en charge par le Ministère des Transports responsable pour la coordination générale des transports publics, nonobstant la relative autonomie communale qui subsiste parallèlement. Le Ministère des Transports fait ainsi fonction d'interlocuteur pour les CFL, les autobus de la Ville de Luxembourg et les services du TICE. Le service en charge de la gestion du RGTR au sein du Ministère a des problèmes pour répondre aux missions qui lui sont dévolues. Ainsi, il n'est pas possible à l'heure actuelle, selon l'exposé des motifs du présent projet de loi, de procéder au contrôle du fonctionnement des services de transport en place, du suivi de l'évolution des besoins, de l'analyse de demandes nouvelles et des projets de réorganisation utiles, la mise à disposition du public des informations utiles n'étant pas réalisables dans l'étendue et dans les délais voulus.

Partant, il est difficile de s'imaginer que les services du Ministère des Transports puissent suffire pour relever le défi posé par la stratégie „mobilité.lu“ et l'objectif d'une mobilité durable à l'horizon 2020.

I.1. La création d'une autorité organisatrice

Pour mieux coordonner la gestion et pour pouvoir définir une stratégie d'ensemble alliant les orientations stratégiques, les questions de gestion technique et financière et la communication ainsi que la promotion des transports publics, il est proposé de charger une autorité organisatrice centrale de l'ensemble de ces missions. Etant donné qu'il est hors de question que les services concernés soient privatisés et au vu des missions d'intérêt général à lui confier, la forme de l'établissement public semble être la voie à suivre. Par ailleurs, l'établissement public dénommé RGTP (Régie générale des Transports publics) aura l'avantage d'allier une autonomie de gestion administrative et une prérogative d'initiative sous la tutelle du pouvoir décisionnel du Ministre des Transports.

I.1.a. Les missions de l'autorité organisatrice

L'article 1er du présent projet de loi décrit dans sa version définitivement retenue le cadre et les aspects structurels inhérents au Luxembourg que l'autorité organisatrice devra considérer pour exercer ses fonctions: „*Pour répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché de Luxembourg, l'Etat veille à la mise en place, à la gestion et au développement de services de transports publics qui répondent aux besoins des utilisateurs, et qui sont organisés aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et d'une intégration optimale des parties allemande, belge et française de la région transfrontalière.*“

L'exposé des motifs du projet de loi cite l'étude du Professeur Brändli sur le réseau AVL de mars 1987 qui esquisse les missions de l'autorité organisatrice. Les missions principales de cette autorité seront la détermination des prestations (Leistungsdefinition/Grundlagen- und Grundsatzplanung), la politique tarifaire, la définition du cahier des charges, de négociation de contrats de service public ainsi que la gestion financière et la rémunération des opérateurs.

L'autorité organisatrice, qui détermine sous la responsabilité du Ministre des Transports l'offre des transports publics, est en charge de la conclusion des contrats de service public comportant un cahier des charges avec des opérateurs publics et privés conformément aux dispositions communautaires en cette matière. Les opérateurs pourront à l'initiative de l'autorité organisatrice également être liés par une formule d'intéressement. Notons encore que les services publics formant cette offre sont autorisés au cas par cas par le Ministre des Transports sur proposition de l'autorité organisatrice, consacrant ainsi la responsabilité du pouvoir politique pour l'organisation des transports publics, toutes les fois que le service dépasse les limites territoriales d'une commune. Les conditions d'éligibilité auxquelles les

opérateurs doivent se soumettre devront répondre aux règles du droit d'établissement national et, dans l'hypothèse où il s'agira d'un service à caractère transfrontalier, aux règles communautaires.

A ce sujet soulignons encore que le projet de loi sous rubrique innove dans la mesure où il entend prendre davantage en compte dans l'organisation nationale future des transports publics les services transfrontaliers par rail et par route. Afin d'améliorer le modal split dans les déplacements transfrontaliers dont notamment ceux des navetteurs lorrains, belges et allemands qui travaillent au Grand-Duché et qui se caractérisent par un modal split particulièrement bas, il est envisagé de mieux inclure les régions limitrophes d'Allemagne, de Belgique et de France dans l'organisation des transports publics à développer à l'échelon national.

Il convient de relever que, dans le contexte de l'autorité organisatrice, l'activité des transporteurs desservant actuellement les cinq réseaux en place n'est pas menacée. La nouvelle organisation ne fera autre chose que de relayer les structures de coopération qui se sont mises en place au cours des dernières années sur une base volontaire.

Etant donné que les contrats que l'Etat a conclus avec les CFL et les entreprises actives dans le cadre du RGTR tiennent compte des dispositions légales en projet, ils pourront sans difficulté être repris par l'établissement public.

Suivant les besoins des communes qui en font partie, le syndicat communal TICE pourra continuer son activité de transporteur régional qui se limite grosso modo au territoire du canton d'Esch/Alzette.

I.1.b. Les missions de la centrale de mobilité

Selon l'étude précitée du professeur Brändli, les missions secondaires que l'autorité organisatrice aura à remplir seront celles de la promotion des transports publics, de l'information de la clientèle et de l'établissement de statistiques ainsi que la réalisation d'enquêtes et de comptages.

Les auteurs du projet de loi ont décidé de confier entre autres ces missions à une centrale de mobilité qui sera intégrée dans les structures de l'autorité organisatrice.

D'un point de vue stratégique, la centrale de mobilité aura pour mission de développer et de coordonner, en s'adaptant aux besoins, une offre cohérente des transports publics. Elle définira les structures tarifaires et élaborera de nouveaux produits comme par exemple le „Rufbus“ ou encore le „taxi collectif“. Sa mission de gestion consistera à collecter les données relatives à l'évaluation des besoins en transports publics ainsi qu'à prendre en charge les demandes de services nouveaux, les plaintes, le contrôle de qualité.

Au niveau de la communication, la première fonction que la centrale de mobilité devra remplir sera celle d'informer et de conseiller la clientèle en matière d'offre et de tarification. Ainsi, une permanence quotidienne avec des fonctions de „back office“ devra être assurée. Un „call center“ sera mis en place. La coopération avec d'autres partenaires publics et privés sera recherchée dans le domaine de la publicité et de la communication.

I.1.c. Le contrôle et la sécurité

Le projet de loi sous examen retient également des dispositions en matière de contrôle des titres de transports. Les agents qui y seront affectés émanent soit des opérateurs et plus spécialement des CFL (notamment les contrôleurs de trains) soit de l'autorité organisatrice.

En ce qui concerne le contrôle des transporteurs et afin de s'assurer que ces derniers répondent à leurs obligations réglementaires et contractuelles, des agents spécialement formés, qui relèveront directement de l'autorité organisatrice, prendront en charge cette mission.

Les auteurs du projet de loi notent également que le contrôle du respect de la législation sur les transports publics pris dans son ensemble appartient aux officiers de police judiciaire et notamment aux membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises habilités à rechercher les infractions, conformément aux errements repris de la loi du 12 juin 1965, et à dresser procès-verbal des infractions constatées.

Au niveau de la sûreté dans les moyens de transports ainsi que dans les gares et aux haltes et arrêts, des mesures ont été prévues afin de mieux garantir la sécurité des voyageurs et d'intervenir contre des personnes se rendant coupables de troubles à l'ordre public ou à la tranquillité et à la sûreté des clients des transports publics.

I.1.d. L'implication des communes et des clients dans l'organisation des transports publics

La nouvelle organisation des transports publics doit englober la participation de tous les acteurs c'est-à-dire aussi bien des clients, que des communes, et le cas échéant des entreprises employant des effectifs de personnel importants.

Il ressort de l'exposé des motifs qu'il est prévu de maintenir la pratique actuelle que chaque commune désigne un délégué aux transports publics qui doit faire le lien avec l'autorité organisatrice, mais de donner à cette pratique une assise légale pour rehausser le rôle du délégué et pour renforcer son autorité en matière de questions touchant aux transports publics.

En ce qui concerne l'entretien et l'aménagement des haltes et des arrêts, ces derniers relèveront, sauf les exceptions prévues à cet égard par la loi, de la compétence des communes qui ont pourtant la prérogative de s'en décharger contre rémunération sur l'établissement public. Afin de ne pas imposer des charges budgétaires trop importantes aux communes, le projet de loi prévoit par ailleurs la possibilité d'une contribution financière de la part de l'Etat pouvant aller jusqu'à 50% des dépenses encourues par les communes en relation avec des projets d'aménagement nouveau ou d'entretien constructif des arrêts, sous réserve d'observer les critères fixés à cet effet par l'autorité organisatrice.

Afin de maintenir les conséquences du trafic local à un niveau raisonnable, la centrale de mobilité aura e.a. pour mission de conseiller les communes et de coordonner leurs efforts en relation avec la mise au point des plans de déplacement locaux à élaborer de l'initiative des autorités communales pour assurer un développement coordonné de la mobilité à l'échelon local. Il convient de noter que cette idée s'inspire de dispositions nouvellement reprises dans la loi française sur les transports intérieurs.

Le projet de loi sous rubrique retient enfin au titre des participations des communes et des usagers des transports en commun l'institution d'un comité des usagers des transports publics qui est censé devenir un forum d'échange d'idées sur l'amélioration de la qualité des transports publics et sur leur promotion comme alternative valable à la voiture individuelle.

*

II. LES AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre de Commerce rejoint les auteurs du présent projet de loi pour affirmer que des efforts considérables doivent être faits pour promouvoir les transports en commun. La Chambre des Employés privés se montre favorable aux objectifs de la stratégie „mobilité.lu“. Elle se félicite que l'organisation nationale des transports publics englobera également les services transfrontaliers. Ladite Chambre s'étonne cependant que les mouvements de frontaliers entre le nord du pays et la Communauté germanophone de Belgique ne soient pas mentionnés à l'article 2 du projet de loi sous examen.

Si la proposition de favoriser les synergies entre Etat et communes au niveau de l'organisation des transports en commun trouve l'assentiment de la Chambre de Commerce, cette dernière fait cependant remarquer que seul l'opérateur pourra juger s'il est faisable de combiner le transport d'écoliers avec la desserte d'une ligne régulière pour le compte de l'Etat.

La Chambre de Travail pour sa part regrette que tous les transports publics ne soient pas compris dans le champ d'application du projet de loi. Ainsi, elle estime que l'objectif d'un système intégré des transports ne pourra pas être atteint, faute d'intégrer également les transports locaux qui restent, selon les auteurs du projet de loi, de la compétence des communes.

La Chambre de Commerce approuve le fait qu'une convention entre la RGTP et une commune, un syndicat de commune ou une entreprise peut être conclue. La convention en question pourra retenir les modalités de l'exécution des prestations, l'organisation du service ainsi que le cas échéant la prise en charge.

Pour la Chambre de Commerce le statut du personnel de „l'opérateur historique“ ne répond plus aux réalités découlant de la libéralisation des transports ferroviaires qui selon elle comporte un coût financier trop élevé et une rigidité certaine au niveau de la gestion et de l'organisation des transports publics.

La Chambre de Commerce estime également opportun que le statut de la RGTP sera celui d'un établissement public sous condition qu'elle pourra répondre à ses missions de façon plus efficace et à moindre coût que si ces missions étaient effectuées par l'administration elle-même ou par des entre-

prises privées. La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics est plus critique à l'égard de la création d'un établissement public. En effet, pour ladite Chambre les dispositions retenues dans le projet de loi sous rubrique ne répondent pas au caractère sensible inhérent à l'exercice de la souveraineté nationale par les établissements publics. Aussi, doute-elle que l'établissement public sous sa forme actuelle puisse satisfaire au respect des principes du droit administratif.

La Chambre des Employés privés craint que les objectifs de rentabilité et de sécurité ne puissent être atteints et que les conditions d'accès auxquelles les opérateurs devront répondre ne soient à tout moment susceptibles d'un nivellement vers le bas. Elle juge ainsi que des normes de sécurité minimale devraient être fixées dans le cahier des charges.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics propose que l'autorité organisatrice fasse partie intégrante du Ministère des Transports et qu'elle soit complétée par une coordination directe entre les opérateurs des transports en commun („Verkehrsverbund“). A ce titre ladite Chambre ne voit pas de raison pour privatiser les tâches d'une centrale de mobilité et renvoie à cet égard au „Verkehrsverbund“.

Etant donné que la centrale de mobilité poursuit l'objectif de garantir une mobilité durable et que tous les opérateurs publics et privés pourront participer à cette entreprise tout en laissant le libre choix aux usagers, la Chambre de Commerce se montre d'accord avec la création d'une telle centrale.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, le comité des usagers ne doit pas être une instance justifiant les décisions prises par le ministre de tutelle ou encore par l'autorité organisatrice. Ainsi, elle estime qu'un service réclamations devrait être prévu. Enfin, au sein de ce comité devraient siéger également les opérateurs. La Chambre de Travail partage l'avis de la Chambre de Commerce et estime qu'un rôle clé devrait revenir audit comité.

*

III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat a formulé un certain nombre d'observations relatives au projet de loi sous rubrique dont le rapporteur se permet d'évoquer les plus marquantes.

A l'alinéa 3 de l'article 5 du présent projet de loi, le Conseil d'Etat se heurte au fait que la loi abandonne au pouvoir réglementaire la fixation de critères et conditions relatives à l'octroi des licences nationales de transporteur de voyageurs, des licences communautaires et des autorisations de cabotage, sans toutefois en déterminer les grands principes. Il a été donné suite aux observations de la Haute Corporation dans les amendements gouvernementaux en disposant que tout transporteur remplissant les conditions de la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route peut prétendre à l'obtention d'une licence nationale dont la possibilité de retrait par les pouvoirs publics en cas de non-respect des exigences légales ou contractuelles permet d'assurer dans la profession la discipline souhaitable. La durée et les conditions de renouvellement ont également été précisées. Dans son avis complémentaire du 27 avril 2004, la Haute Corporation estime qu'il sera prudent au vu de l'article 11(6) de la Constitution et de la jurisprudence afférente de la Cour constitutionnelle de prévoir les mêmes conditions pour l'octroi des licences communautaires et des autorisations de cabotage que celles applicables pour l'obtention des licences nationales. La Commission propose de suivre les remarques formulées par le Conseil d'Etat.

Le projet de loi initial prévoyait l'institution d'un fonds spécial dénommé „Fonds des Transports publics“. Le Conseil d'Etat a marqué son désaccord avec la mise en place d'un tel fonds étant donné que les dépenses à gérer relèvent principalement de la gestion courante et que les fonds budgétaires sont en principe réservés aux dépenses d'investissements. Dans ses amendements d'avril 2004, le Gouvernement a donné suite aux observations du Conseil d'Etat en renonçant à l'institution d'un fonds spécial pour les Transports publics.

En ce qui concerne le fait de confier l'organisation des transports publics à un établissement public, le Conseil d'Etat approuve le principe selon lequel la compétence politique restera celle du ministre des Transports. Si le Conseil d'Etat apprécie particulièrement la mise en place d'une centrale de mobilité au sein de l'autorité organisatrice (RGTP – Régie Générale des Transports Publics), il ne peut cependant pas se déclarer d'accord avec une simple énumération exemplative des missions de la RGTP en spécifiant que le terme „notamment“ qui est employé donnerait une compétence quasi générale à la RGTP alors que les établissements publics doivent se caractériser par l'objet spécifique de leur mission. Aussi

le Gouvernement a-t-il été d'accord avec la suppression du terme „notamment“ dans la phrase introductive du relevé des missions de la RGTP prévu au paragraphe 2 de l'article 2.

Concernant l'article 13, le Conseil d'Etat, de concert avec la Chambre de Commerce, ne voit pas l'utilité dans l'institution d'un commissaire du gouvernement, étant donné que l'Etat est seul et unique actionnaire de la RGTP, que les membres du Conseil d'administration sont désignés par le Gouvernement et que le ministre des Transports exerce seul le pouvoir tutélaire quant aux décisions du conseil d'administration. Il a été donné suite aux modifications proposées dans ce contexte.

En ce qui concerne la vérification des comptes de la RGTP, le Conseil d'Etat a insisté à ce que la Cour des Comptes soit chargée de la vérification de ces comptes. Les amendements gouvernementaux donnent satisfaction aux observations de la Haute Corporation.

Quant à la disposition prévoyant que des fonctionnaires ou employés de l'Etat peuvent être détachés à la RGTP, le Conseil d'Etat estime qu'il est inconcevable que des agents de l'Etat bénéficiant du statut public puissent être détachés à un établissement public qui est géré dans les formes et selon les méthodes du droit privé. Les amendements gouvernementaux respectent l'avis de la Haute Corporation en reprenant la proposition de texte de cette dernière, mais ajoutent aux agents de l'Etat chargés de tâches relevant de la RGTP au moment de l'entrée en vigueur „ qui peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP“, également la possibilité de confier pareilles tâches à des agents relevant des communes, de syndicats de communes ou des CFL. Tout comme le Conseil d'Etat, la Commission n'a pas d'objection contre cette extension, sous réserve que les modalités de tels détachements soient clairement déterminées d'avance entre l'établissement public, voire son autorité de tutelle et les communes et que ces modalités soient conformes aux lois en vigueur.

Au deuxième alinéa du paragraphe 3, le Conseil d'Etat a critiqué la disposition selon laquelle le programme de la formation dispensée aux agents de la RGTP est approuvé par le seul ministre. La commission note qu'il a été tenu compte de cette objection dans le cadre des amendements gouvernementaux précités.

Suivant le Conseil d'Etat, le deuxième alinéa de l'article 23 du projet de loi sous examen viole le principe de la légalité des incriminations en ce qu'il incrimine indistinctement toute infraction au texte de loi qui était soumis à son examen. La Haute Corporation a été suivie en ce qu'il a été pris soin de préciser la portée de l'article comportant les sanctions pénales.

Les dispositions retenues à l'article 24 du projet de loi sous examen sont contraires à la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme. En effet, suivant cette jurisprudence, il revient au législateur soit de prévoir l'établissement d'un mandat préalable par le juge judiciaire, auquel il incombe alors de vérifier si les mesures envisagées ne sont pas arbitraires ou disproportionnées, soit d'introduire des restrictions et des conditions en veillant à ce que l'ingérence dans les droits du citoyen soit étroitement proportionnée au but légitime recherché. Cette observation se rapproche de la position adoptée par le Conseil d'Etat dans un autre avis récent portant sur la réforme de la législation sur la concurrence (cf. projet de loi No 5229). Il a été donné suite aux observations relatives ci-dessus.

*

CONCLUSION

Au vu de ce qui précède la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le présent projet de loi dont la teneur est la suivante:

*

PROJET DE LOI
portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée
du 12 juin 1965 sur les transports routiers

Chapitre I – *Objet et champ d'application*

Art. 1er.– La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.

Art. 2.– Les services des transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française.

Sans préjudice des accords particuliers que la Régie Générale des Transports Publics, en abrégé RGTP, qui est instituée en vertu de l'article 6, 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 sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Art. 3.– 1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.

Font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services publics réguliers ou occasionnels sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.

Font partie des services de transports publics par route:

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services publics réguliers et des services réguliers spécialisés,
- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services publics occasionnels,

à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 2.

2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.

Les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les conditions à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 4.– Les services de transports publics comprennent les services publics réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services publics occasionnels.

Sont considérés comme services publics réguliers les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant paiement du prix de transport.

Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services publics, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.

Sont considérés comme services publics occasionnels les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services publics réguliers.

Par transport rémunéré il faut entendre tout transport effectué moyennant une contre-prestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Art. 5.– 1. L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Le membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.

En vue de l'obtention des licences communautaires, des autorisations de cabotage et de la licence nationale, le transporteur doit justifier qu'il remplit les conditions de la loi du 30 juillet 2002 précitée. Ces licences et autorisations ont une durée de validité de cinq ans. Elles sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

3. Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi du 11 juin 1999 précitée.

Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2. de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le Ministre à refuser la délivrance de la licence nationale, de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.

Chapitre II – L'organisation des transports publics

Art. 6.– 1. 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 sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.

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

La RGTP dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre. Elle est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.

2. La RGTP a pour objet:

- de déterminer 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;
- de proposer l’établissement, les modifications importantes ou la suppression de services de transports publics et d’aviser les demandes afférentes de la part de tiers;
- de définir le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l’ensemble du territoire national;
- de conclure 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, la RGTP pouvant faire dépendre l’attribution des prestations en question du résultat d’une soumission publique;
- d’étudier, de promouvoir et de gérer, 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;
- d’assurer 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 personnes fréquentant les établissements de l’éducation différenciée;
- 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;
- d’accomplir par ailleurs toute autre mission qui se rattache directement ou indirectement à son objet, qui tend à en favoriser la réalisation ou qui lui est confiée par le Ministre;
- de conclure des conventions avec l’Etat ainsi qu’avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui répondent notamment aux exigences de l’article 15 et qui, de façon générale, sont nécessaires à l’accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

La RGTP 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 assurant la communication avec le public sur l’offre des transports publics par l’information ainsi que par l’analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance;
- en promouvant les transports publics, en particulier par la sensibilisation et l’information du public;
- en développant des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l’article 3;
- en assistant les communes et les syndicats de communes lors de l’élaboration et de la mise en œuvre des plans de déplacement locaux prévus par l’article 18;
- en nouant les 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 RGTP.

Les modalités de mise en œuvre des missions sus-énoncées sont réglées par voie de contrat entre l’Etat et la RGTP.

Art. 7.– 1. La RGTP est administrée par un conseil d’administration.

Le conseil d’administration définit la politique générale de la RGTP 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 RGTP;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la RGTP, et il établit le rapport général d’activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la RGTP;
- d) il soumet au Ministre les propositions en matière tarifaire;
- e) il procède à la création et à la suppression d’emplois et il détermine les principes d’organisation interne de la RGTP;

- f) il engage le personnel de direction;
- g) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- h) il émet un avis sur toute question relative à la gestion et au développement des transports publics de sa propre initiative ou à la demande du Ministre;
- i) il conclut les conventions auxquelles est partie la RGTP;
- j) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Ministre, dont un président et un vice-président. 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 Ministre 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 membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat;
- les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société qui exerce des activités de transport de personnes; par propriétaire est désignée toute personne qui détient directement ou indirectement une participation de 10% ou plus dans une société ou institution dont l'objet est le transport de personnes;
- 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 RGTP 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 RGTP 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 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 RGTP.

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 RGTP 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 RGTP. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la RGTP, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.

5. La RGTP 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 RGTP en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la RGTP.

6. Les rémunérations et indemnités des membres du conseil d'administration et de son secrétaire sont fixées par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.

Art. 8.— Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 9, le personnel est lié à la RGTP par un contrat de louage de services de droit privé.

Art. 9.— Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la RGTP, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP.

La RGTP rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question.

Art. 10.— La comptabilité de la RGTP est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.

L'exercice financier coïncide avec l'année civile.

Avant le premier novembre de chaque année, la RGTP arrête le budget de l'exercice suivant.

Les comptes annuels sont contrôlés par un réviseur d'entreprises, désigné par le Gouvernement en conseil. Le réviseur d'entreprises a pour mission de contrôler les comptes de la RGTP ainsi que la régularité des opérations effectuées et des écritures comptables. Son mandat a une durée de trois ans et il est renouvelable. Sa rémunération est à charge de la RGTP. Le réviseur d'entreprises remet son rapport au conseil d'administration pour le premier avril de l'année qui suit l'exercice contrôlé. Il peut être chargé par le conseil d'administration de procéder à des vérifications spécifiques.

Le conseil d'administration approuve les comptes de fin d'exercice et l'affectation de l'excédent de recettes éventuel. Il est prélevé sur le bénéfice annuel net cinq pour cent (5%) au moins qui sont affectés pour la formation d'une réserve. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire dès lors et aussi longtemps que cette réserve atteint dix pour cent (10%) de la moyenne des cinq dernières dotations budgétaires annuelles dont question à l'article 16.

Pour le 1er mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagné du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises.

La décharge du conseil d'administration est donnée par le Gouvernement en conseil. Elle est acquise de plein droit si ce dernier n'a pas pris de décision dans le délai de trois mois à partir de la date de dépôt visée à l'alinéa précédent.

L'établissement est soumis au contrôle de la Cour des comptes quant à l'emploi conforme des concours financiers publics qui lui sont affectés.

Art. 11.— La RGTP est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.

L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la RGTP. A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complétée par l'ajout des termes „la Régie Générale des Transports Publics“.

Les actes passés au nom et en faveur de la RGTP sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.

Art. 12.– 1. L'établissement, les modifications importantes et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre. Les propositions afférentes lui sont présentées par la RGTP ou par l'intermédiaire de celle-ci.

Les transports irréguliers 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 public occasionnel peut également faire au préalable l'objet d'une telle enquête.

3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services publics occasionnels 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;
- les services de navette organisés pour transporter, d'un même lieu de départ à un même lieu de séjour de vacances ou d'intérêts touristiques, les voyageurs préalablement constitués en groupe selon la durée de séjour prévue pour ramener chaque groupe au point de départ au cours d'un voyage ultérieur à l'expiration de la période prévue.

Art. 13.– Le Ministre exerce la haute surveillance sur les activités de la RGTP.

Les décisions prises et les avis émis par la RGTP selon les modalités figurant sous a), b), c), d) et h) du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 7 sont soumis à l'approbation du Ministre. Le Ministre exerce cette approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision ou de l'avis de la RGTP; passé ce délai, l'accord du Ministre est présumé, la décision peut être exécutée et l'avis peut être publié.

Lorsqu'une des entreprises désignées à l'article 5 trouve mal fondée une décision de la RGTP à son égard, elle peut déférer celle-ci au Ministre qui, après avoir entendu la RGTP, la confirme ou la réforme dans les trois mois à compter de l'introduction par l'entreprise requérante de son recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.

La décision ministérielle est motivée.

Chapitre III – Le financement des transports publics

Art. 14.– L'Etat peut contribuer au financement des services de transports publics, dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix de transport perçus par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux.

A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont

rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre la RGTP et lesdites entreprises.

Art. 15.– Lorsque dans l’intérêt d’une optimisation de l’offre de transport ou d’une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics qui soit relèvent des attributions d’une commune ou d’un syndicat de communes, soit sont organisés dans l’intérêt d’une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, la RGTP peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l’article 12, conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l’entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d’exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l’organisation et du coût de celles-ci.

Art. 16.– Les recettes de la RGTP sont constituées:

- par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP;
- par les produits des participations prévues à l’article 15;
- par les subventions de l’Union européenne allouées à des projets d’amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en œuvre;
- par des dotations budgétaires.

Art. 17.– Les dotations au profit de la RGTP sont inscrites annuellement au Budget de l’Etat.

Chapitre IV – *Les interventions des Communes en matière de transports publics*

Art. 18.– En vue d’assurer sur le plan local un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d’accès, d’une part, et la protection de l’environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d’autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours de la RGTP des plans de déplacement locaux portant notamment sur

- 1° la diminution du trafic automobile;
- 2° le développement des transports publics et d’autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants;
- 3° l’aménagement et l’exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage;
- 4° l’organisation du stationnement;
- 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l’environnement; et
- 6° l’encouragement pour les entreprises et les administrations publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l’utilisation des transports publics et le covoiturage.

L’objectif du plan de déplacement local est l’usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d’énergie. Le plan détermine les mesures d’aménagement et d’exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d’une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d’exploitation des mesures qu’il comporte. Il est veillé que les plans de déplacement locaux soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d’aménagement du territoire et de politique de mobilité.

Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d’études et d’information des communes et syndicats de communes destinés à l’élaboration, à la mise en œuvre et à l’actualisation des plans de déplacement locaux à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours de la RGTP.

Art. 19.– Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.

Le délégué communal aux transports publics a pour mission d’assurer la communication entre la commune et ses habitants et la RGTP pour toute question d’organisation des transports publics et d’information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.

Art. 20.– 1. La RGTP peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.

2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, est à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

3. L'aménagement des arrêts et haltes nouvellement mis en place dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi est à charge de la commune territorialement concernée.

La charge de l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national est également assumée par la commune territorialement concernée. Si la commune reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci ou demander à la RGTP de suspendre la desserte de l'arrêt ou de la halte jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent l'aménagement et l'entretien des gares et de leurs dépendances qui, selon l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent aux CFL, revient au propriétaire.

4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 2. et 3. l'Etat assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings d'accueil et des établissements de l'enseignement post-primaire. Un règlement grand-ducal énumérera et tiendra à jour le relevé des gares de transbordement et arrêts en question.

5. Les obligations mentionnées aux paragraphes 2., 3. et 4. sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées à la RGTP.

6. Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts et haltes assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1. Cette aide ne peut pas dépasser 50% du prix de revient des projets concernés.

Chapitre V – *Le partenariat des usagers des transports publics*

Art. 21.– Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l'objet est de servir de plateforme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Indépendamment des attributions prévues à l'alinéa qui précède, le Ministre peut consulter le comité sur d'autres sujets en relation avec les transports publics.

Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.

Chapitre VI – *Les règles tarifaires et de police*

Art. 22.– 1. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution des dispositions de la présente loi, et notamment

- a) les conditions d'octroi et de retrait de l'autorisation prévue à l'article 12;

- b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;
- c) les prescriptions relatives aux documents de transport;
- d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;
- e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;
- f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;
- g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sécurité et la sûreté des services de transports publics.

2. Des agents de la RGTP spécialement agréés à cet effet par le Ministre peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.

Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part de la RGTP.

S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, la RGTP prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'elle a conclu avec cet opérateur.

Si les irrégularités sont susceptibles de donner lieu à des mesures administratives, la RGTP transmet le dossier au Ministre en vue de l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2. et 3. de l'article 5.

3. Le Ministre peut en outre agréer des agents autorisés à procéder aux contrôles relatifs au respect des dispositions sous b) du paragraphe 1.

En vue de leur agrément, les agents doivent avoir suivi une formation spéciale qui est dispensée sous la responsabilité de la RGTP et dont le programme a été approuvé par règlement grand-ducal.

Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.

4. Les agents visés au paragraphe 3. ainsi que les fonctionnaires de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent enjoindre aux personnes qui, de par leur comportement troublent l'ordre en la sécurité dans un moyen des transports publics, dans une gare, dans une halte ou à un arrêt de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux.

Le Ministre peut interdire en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an aux personnes qui ont fait l'objet d'une injonction de quitter un moyen des transports publics, une gare, une halte ou un arrêt dans les conditions de l'alinéa qui précède, l'accès et le séjour dans les moyens de transports publics, et dans les gares, dans les haltes et aux arrêts. La notification de cette interdiction est valablement faite par lettre recommandée adressée à la résidence normale de la personne intéressée.

5. Avant d'entrer en fonctions les agents visés aux paragraphes 2. et 3. prêteront devant le Ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“.

Chapitre VII – Dispositions pénales

Art. 23.– La violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations prévues aux articles 5 et 12, les infractions aux conditions d'assurance des transports visés par la présente loi ainsi que les faux en écritures et l'usage de faux en matière de facturation des prestations fournies par les entreprises de transports dont question à l'article 5 sont punies d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux règlements d'exécution pris en vertu de l'article 22 sont punies d'une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l'article 25. En cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement, le maximum de l'amende est prononcé.

La confiscation spéciale prévue par l'article 32 du code pénal est facultative pour le juge. Cette confiscation peut intervenir, même si le condamné n'est pas propriétaire de l'objet du délit. Le jugement

qui ordonne la confiscation prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet. Cette amende aura le caractère d'une peine.

Art. 24.– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent *ratione loci* ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissé copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.

Art. 25.– En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la police grand-ducale habilités à

cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 23 et 24.

Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 26.– Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 23 et 24.

Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

Chapitre VIII – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 27.– 1. Les dispositions des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers sont abrogées.

2. L'article 1er de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– La présente loi s'applique aux transports par route de choses rémunérés comportant le passage d'une frontière.

Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Les transports de choses au moyen de véhicules loués sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l'article 7.

Toutefois, l'article 5 peut avoir pour effet d'étendre le champ d'application de la présente loi à d'autres catégories de transport rémunéré ou non-rémunéré."

3. L'article 5 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 5.**– Le règlement grand-ducal prévu à l'article 7 de la présente loi déterminera les prescriptions relatives au respect, par les transporteurs de choses résidents et non-résidents, ainsi que par les auxiliaires de transport, des traités, accords et conventions en matière de transports intérieurs et internationaux, rémunérés et non-rémunérés, et des dispositions prises en application de ceux-ci."

4. L'article 9 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 9.**– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent ratione loci ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissée copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de

contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.“

Chapitre IX – Dispositions finales

Art. 28.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du ... sur les transports publics“.

Art. 29.– La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2005.

Luxembourg, le 10 mai 2004

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5125/10

N° 5125¹⁰

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée
du 12 juin 1965 sur les transports routiers

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT

(8.6.2004)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 24 mai 2004 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée
du 12 juin 1965 sur les transports routiers**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 19 mai 2004 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 30 mars 2004 et 27 avril 2004;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 8 juin 2004.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5125

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 107

7 juillet 2004

Sommaire

TRANSPORTS PUBLICS

Loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965
sur les transports routiers page 1662