



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5822

Projet de loi relative au financement du système de perception tarifaire électronique dans les transports publics

Date de dépôt : 19-12-2007

Date de l'avis du Conseil d'État : 29-01-2008

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
07-05-2008	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
19-12-2007	Déposé	5822/00	<u>5</u>
21-12-2007	1) Avis de la Chambre des Métiers - Dépêche du Directeur de la Chambre des Métiers au Ministre des Transports (21.12.2007) 2) Avis de la Chambre de Travail (16.1.2008) 3) Avis de la Chambr [...]	5822/02	<u>14</u>
29-01-2008	Avis du Conseil d'Etat (29.1.2008)	5822/01	<u>19</u>
21-02-2008	Avis de la Chambre des Employés Privés (21.2.2008)	5822/03	<u>22</u>
24-04-2008	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) :	5822/04	<u>30</u>
06-05-2008	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (06-05-2008) Evacué par dispense du second vote (06-05-2008)	5822/05	<u>39</u>
31-12-2008	Publié au Mémorial A n°107 en page 1511	5780,5822	<u>42</u>

# Résumé

**Projet de loi relative au financement du système de perception tarifaire électronique dans les transports publics**

Le projet de loi sous rubrique, dit « e-go », permet l'introduction d'un système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics au Grand-Duché de Luxembourg. Ce système consiste en une carte à puce qui peut être chargée au fur et à mesure des besoins du détenteur. Dans les autobus ou sur les quais, il suffira au client de passer sa carte devant un oblitérateur afin de la faire valider comme titre de transport. Le système devrait notamment faciliter l'accès aux transports publics.

L'approbation de la Chambre des Députés est requise, puisque l'engagement financier dépasse le seuil de 7,5 millions € prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, en vertu de l'article 99 de la Constitution.

5822/00

**N° 5822****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI****relative au financement du système de perception tarifaire  
électronique dans les transports publics**

\* \* \*

*(Dépôt: le 19.12.2007)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (5.12.2007).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs et commentaire des articles.....	2
4) Fiche financière.....	7

\*

**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 relative au financement du système de perception tarifaire électronique dans les transports publics.

Château de Berg, le 5 décembre 2007

*Le Ministre des Transports,*

Lucien LUX

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à procéder à la réalisation d'un système de perception tarifaire électronique.

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 16.680.000 euros.

**Art. 3.** Les dépenses sont imputées à charge des crédits du budget du Ministère des Transports.

**Art. 4.** Par dérogation aux dispositions de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics, la procédure de marché négocié est appliquée pour l'implémentation du système.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

### A. CONSIDERATIONS GENERALES

#### 1. Objectifs de la loi en projet

Le présent projet de loi a pour objet l'approbation par le législateur du système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics au Grand-Duché de Luxembourg, dénommé „e-go“. Le système en question consiste en une carte à puce qui peut être chargée au fur et à mesure des besoins du détenteur. Dans les autobus ou sur les quais, il suffira au client de passer sa carte devant un oblitérateur afin de la faire valider comme titre de transports. Le système devrait notamment faciliter l'accès aux transports publics.

Comme l'engagement financier dépasse le seuil de 7,5 millions € prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, l'approbation de la Chambre des Députés est nécessaire en vertu de l'article 99 de la Constitution.

#### 2. Contexte

Depuis 1996, les opérateurs du transport public national ont étudié en coopération avec le Ministère des Transports la possibilité d'introduire un nouveau système de perception tarifaire, système qui devrait, à la fin, améliorer les conditions de paiement dans les autobus et trains ainsi que dans les guichets, tout en garantissant le maintien des conditions tarifaires en vigueur et en fournissant des données statistiques de vente des titres de transport et l'utilisation des capacités des moyens de transport public.

Les opérateurs du transport public national, concernés par le projet „e-go“, sont les suivants:

- CFL: la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois opère sur tout le territoire luxembourgeois;
- AVL: les Autobus de la Ville de Luxembourg opèrent sur le territoire de la Ville de Luxembourg, à l'exception de quelques lignes dépassant ces limites;
- TICE: les autobus des Tramways Intercommunaux dans le Canton d'Esch opèrent dans neuf communes du canton d'Esch-sur-Alzette et fonctionnent sous l'égide des communes en question;
- RGTR: le Régime Général des Transports Routiers effectue des trajets non couverts par les autres opérateurs, donc les liaisons entre villes et villages du Luxembourg. Ce service est assuré par des opérateurs privés qui sont rémunérés par les crédits budgétaires du Ministère des Transports.

#### 2.1. Système de perception tarifaire en place

Force est de constater que la tarification des transports publics au Luxembourg, attractive du point de vue de ses prix bas et de sa simplicité, reposait en 1996 sur deux échelons de base, à savoir la courte distance définie à l'aide d'une carte spéciale et le réseau comprenant tous les moyens de transport publics offerts sur le territoire du Grand-Duché.

Pour la courte distance, il existait un billet simple, valable une heure et un abonnement mensuel valable trente jours sur une relation définie. Pour le réseau, il existait un billet valable un jour et un abonnement mensuel valable trente jours. Enfin il existait la carte annuelle Jumbo pour jeunes de moins de 20 ans. Les billets courte distance et réseau étaient également vendus en carnets offrant un billet gratuit sur cinq.

Grâce à une tarification de base tenant compte de la dimension sociale du transport public notamment pour les jeunes et les navetteurs professionnels, le prix des transports en commun appliqué au Luxembourg compte parmi les plus bas en Europe.

Le caractère attrayant de cette tarification est encore rehaussé par l'intervalité 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.

La vente des billets et abonnements se fait dans les guichets, banques et magasins ainsi que dans les autobus et trains. La perception des tarifs est ensuite assurée par la validation des titres au moyen d'oblitérateurs installés dans les autobus et sur les quais des gares.

Il a été constaté que la vente de titres de transport par les conducteurs à bord des autobus est à l'origine d'une importante perte de temps sur les lignes publiques, de sorte que des retards sérieux dans l'horaire en sont la conséquence.

L'équipement en oblitérateurs installé en 1990 lors de l'introduction de la tarification uniforme nationale est devenu vétuste. Plus de la moitié des oblitérateurs devrait être remplacée. L'acquisition d'oblitérateurs traditionnels a causé des problèmes auprès du fournisseur. Les opérateurs se sont alors posé la question de savoir si ces appareils, ne répondant plus aux critères d'une gestion moderne, ne devraient pas céder leur place au profit d'une nouvelle génération, capable d'assurer, outre la validation d'un titre de transport, l'émission éventuelle de billets et l'enregistrement de données statistiques.

C'est ainsi qu'en 1996 naît l'idée d'introduire un système de paiement électronique des titres de transport en vue du remplacement du système en place à cette date. D'après un modèle à l'essai à Hanovre, il s'agissait de faciliter une distribution efficace des billets et abonnements grâce à une carte à puce intelligente, permettant à l'utilisateur des transports publics de payer son titre de transport et d'enregistrer ce dernier sur la carte.

## ***2.2. Introduction du système de perception électronique des tarifs „e-go“***

### *2.2.1. Choix du système et lancement d'une phase pilote*

Les objectifs initiaux du projet „e-go“ peuvent se résumer comme suit:

- offrir un système facile à traiter qui reste basé sur les règles et principes de la tarification nationale actuelle;
- réduire les ventes de billets dans les moyens de transport et donc réaliser une décharge des conducteurs ainsi qu'une diminution du stock de billets sous le contrôle des conducteurs;
- rendre plus rapide la procédure d'encaissement et donc améliorer la ponctualité sur les lignes publiques;
- recueillir des données statistiques sur l'utilisation des titres de transport et sur l'occupation des transports publics;
- faciliter l'utilisation pour les voyageurs.

En 1999, le Ministère des Transports, les AVL et les CFL ont visité un projet de billetterie électronique à Berlin. Suite à cette visite, le choix en faveur du système „e-go“ fut justifié entre autres par les aspects suivants:

1. l'expérience acquise à l'étranger;
2. le réseau de vente des titres de transport qui peut être étendu (installation d'automates; système „autoload“);
3. la perception des titres de transport qui devient plus rapide et facile pour les utilisateurs (perception sans contact);



4. la gestion des décomptes des recettes informatisée;
5. la comptabilité du système électronique avec le système tarifaire actuel qui peut être adapté aux évolutions techniques en cours dans toute l'Europe au niveau du billet électronique;
6. des données statistiques fiables sur l'usage des transports publics.

Par décision du Conseil de Gouvernement du 21 décembre 2001 sur proposition du ministre des Transports, le projet pilote d'un nouveau système de perception tarifaire fut attribué par voie de marché de gré à gré à un fournisseur luxembourgeois ayant pour l'objet l'achat, la vente, la distribution, la promotion et la distribution de cartes à puce rechargeables, ainsi que la fourniture de toutes technologies liées à des systèmes de paiement électronique.

Le montant budgétisé – selon devis – s'élevait à un montant de 2.656.710 euros, TVA comprise. Le coût y relatif, à charge du budget des dépenses de l'Etat de l'exercice 2002 s'élevait à 2.543.896 euros, TVA comprise.

Le projet pilote fut testé en 2002 sur la ligne Luxembourg-Mersch. Il a également été testé par les AVL et les CFL.

Une étude d'acceptation a été réalisée afin de recueillir les témoignages des volontaires ayant testé le système.

Ledit projet pilote ayant été jugé concluant, le Ministère des Transports décida de mettre en place le nouveau système de perception électronique, dénommé „e-go“.

### 2.2.2. Lancement de la phase „finale“ du projet „e-go“

Par décision du Conseil de Gouvernement du 30 juillet 2003, le ministre des Transports a été autorisé à passer le contrat du système „e-go“ avec le fournisseur qui a développé le projet pilote sur base d'un marché négocié pour un montant de 7.397.705 euros, TVA comprise.

Depuis lors, un montant total de 7.391.119 euros, TVA comprise, a été liquidé à charge du budget de l'Etat pour frais d'équipement et de maintenance du système „e-go“.

Depuis 2004, le fournisseur a commencé à installer notamment les équipements spécifiques suivants auprès des opérateurs et en central:

- dans les autobus: les imprimantes de tickets papier „e-go“ qui sont reliées à un backoffice;
- l'architecture informatique traitant les données collectées par le biais du ticket „e-go“;
- des oblitérateurs de cartes à puce ainsi que des terminaux points de vente installés auprès des opérateurs.

Au vu des installations mises en place, notamment les imprimantes de tickets papier, les fonctionnalités suivantes sont actuellement en service:

- *Oblitération directe*

Avec „e-go“ les chauffeurs de bus n'ont plus à manier des rouleaux de tickets non oblitérés, équivalents d'argent liquide et sources de problèmes dans le passé. A l'heure actuelle, les bus disposent d'imprimantes qui impriment le ticket au moment de la vente et qui ne doit plus être oblitéré.

- *Décompte automatique*

Le système permet au chauffeur de produire le décompte des billets vendus au cours d'une journée. Auparavant les chauffeurs devaient faire ce décompte manuellement ce qui menait à des erreurs de calcul. Le système permet à chaque opérateur d'avoir un aperçu en temps réel des ventes de billets réalisés par le chauffeur, par course etc.

- *Adaptation aisée en cas de modification des tarifs*

Le logiciel est programmé à l'avance en cas de changement de tarif. A la date d'entrée en vigueur d'un nouveau tarif, l'appareil appliquera le nouveau tarif.

### 2.3. Analyse fonctionnelle et financière du système de perception tarifaire électronique

Etant donné que des problèmes au sujet des modalités de fonctionnement du système de perception tarifaire électronique ainsi que de l'appareil de contrôle proposé par le fournisseur ont été relevés, les ministres des Transports et du Budget ont convenu en septembre 2005 de soumettre le projet à une analyse critique.

En date du 2 mai 2006, le ministre des Transports a soumis au Conseil de Gouvernement une note sur l'état du dossier „e-go“ ainsi qu'une proposition portant sur la marche à suivre. Le 19 mai 2006, le Conseil a approuvé la démarche proposée par le ministre des Transports consistant à régulariser les dépenses liées à l'installation d'un système de perception tarifaire électronique dans les transports publics nationaux par le biais d'une loi spéciale et de soumettre le système à un audit financier et fonctionnel.

Cette analyse, clôturée en janvier 2007, a notamment dégagé certains points de discordance entre opérateurs, nécessitant des décisions fondamentales et un consensus entre opérateurs afin de décider de l'avenir du projet „e-go“.

Un rapprochement des idées sur les points à trancher s'est fait en janvier 2007.

En date du 23 avril 2007, l'analyse fonctionnelle et financière fut présentée par le Ministre des Transports à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes de la Chambre des Députés.

Lors de sa séance publique du 23 mai 2007, la Chambre des Députés adopta sur initiative de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes une motion au sujet du système „e-go“, par laquelle le Gouvernement est invité,

- „à implémenter un système de perception tarifaire électronique e-go „de base“ avec le soutien de la société concernée sous la responsabilité du ministère des Transports endéans 12 mois et avec l'aide d'une société disposant des capacités nécessaires en matière de gestion de projet dans le domaine concerné;
- à soumettre à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais un projet de loi permettant de régulariser l'engagement financier de l'Etat et précisant le coût global du projet;
- à conclure dès l'implémentation du système e-go de base un contrat de gestion déléguée entre l'Etat et la Communauté des transports pour l'exploitation et la maintenance dudit système;
- à assurer l'élaboration d'un cahier des charges par la Communauté des Transports pour soustraire la gestion et l'exploitation du système de tarification électronique;
- à garantir la tenue d'une soumission publique en due forme par la Communauté des Transports pour les activités d'exploitation et/ou de maintenance du système.“

### **3. Lancement du système de perception électronique „e-go“**

Par conséquent, une société a été chargée d'assister le ministre des Transports en tant que *project manager* dans le but de réaliser l'introduction du tarif électronique sur les lignes publiques du réseau national pour juin 2008.

Le système de perception électronique („e-go“ de base) sera développé sur base du consensus qui fut trouvé entre les opérateurs en janvier 2007.

#### **3.1. Les fonctionnalités offertes par „e-go“**

Les fonctionnalités offertes par le système produiront tant pour les usagers que pour les opérateurs de services de transports publics plusieurs avantages.

En ce qui concerne les clients:

- Le réseau de distribution des titres de transports aura une plus grande flexibilité en termes de temps et de mode de distribution;
- L'installation d'automates de vente permettra l'achat d'un titre de transport en dehors des heures d'ouverture des guichets (accessibilité 24/24 heures) et points de vente et permettra de désencombrer les files d'attente pendant les heures d'ouverture;
- Les modes de paiement possibles incluront le paiement par cartes VISA ainsi que l'automatisation du rechargement de la carte au travers d'un contrat „autoload“ et d'un ordre de domiciliation ce qui simplifie davantage l'accès aux transports publics;
- La technologie RFID permet une communication rapide entre l'oblitérateur et la carte sans contact ce qui évite de chercher la carte dans son portefeuille ou dans son sac à main. Ceci aura pour conséquence de désencombrer l'entrée dans les bus pendant les heures de pointe. Le support plastique du

titre de transport est plus résistant qu'un carton. En cas de perte, le système permet de créer une copie conforme d'une carte personnalisée, donc le client a plus de sécurité.

Quant aux opérateurs de services de transports publics:

- Ils obtiendront, du fait du nouveau système de perception électronique, des décomptes automatisés des tickets vendus aux utilisateurs et des statistiques améliorées sur l'utilisation des transports publics. Ceci apportera un gain de temps quotidien en fin de journée pour les vendeurs en guichet et pour les chauffeurs d'autobus;
- Ils auront à leur disposition des données rapides et convenables sur un extranet. Ces statistiques sont une base multi-usage pour adapter le service offert aux utilisateurs, et pourront donc constituer un outil de gestion et de décision;
- Le contrôle de validité des titres de transports se fera de manière automatisée et intégrée. L'appareil de contrôles disposera par ailleurs de fonctions de vente ainsi que de la possibilité d'extension de fonctionnalités en cas de besoin.

Le système pourra être un moteur pour l'utilisation des transports publics:

- Le système sera un vecteur d'harmonisation entre les opérateurs de bus. La gestion commune d'une partie du système augmente l'efficacité et la transparence des transports publics;
- Les cartes e-go pourront être utilisées à des fins promotionnelles grâce à une introduction facile et temporaire de nouveaux titres de transport;
- Enfin, le système développé constitue une base technique qui reste ouverte et compatible avec des développements futurs dans le transport public.

### 3.2. Considérations financières

Le montant total des dépenses relatives au système de perception électronique est estimé à 16,57 millions d'euros, TVA comprise.

Les dépenses à charge du budget de l'Etat (2002 à 2006) et les dépenses prévisionnelles à charge du budget de l'Etat (2007 et 2008) se présentent comme suit:

<i>Année</i>	<i>Millions d'euros (TVA comprise)</i>
2002	2,65
2003	2,15
2004	2,15
2005	3,11
2006	0,14
2007	3,49
2008	2,99
<b>Total</b>	<b>16,68</b>

Entre 2002 et 2005, le ministère des Transports a utilisé un seul article budgétaire pour toutes les dépenses relatives au système de perception électronique, à savoir l'article 53.2.51.010 „Acquisitions d'oblitérateurs dans l'intérêt de la tarification appliquée sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics“.

Depuis l'exercice budgétaire 2006, le ministère des Transports utilise deux articles budgétaires, à savoir l'article 53.2.51.010: „Acquisitions d'oblitérateurs dans l'intérêt de la tarification appliquée sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics“ et l'article 23.2.12.070: „Fonctionnement de la tarification électronique sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics. Frais d'entretien et de gestion“.

Le montant total des dépenses à charge du budget de l'Etat (16,68 millions d'euros) inclut des dépenses d'investissement (article 53.2.51.010) pour 14,36 millions d'euros, TVA comprise et des dépenses de fonctionnement (articles 23.2.12.070 et 23.2.12.570) pour 2,32 millions d'euros, TVA comprise.

Les dépenses d'investissement incluent notamment les éléments suivants:

- oblitérateurs mobiles pour bus et gare,
- machine de vente et terminaux points de vente,
- smart-Card,
- appareil de contrôle,
- back-office,
- développement et licences.

Les dépenses de fonctionnement de 2,32 millions d'euros incluent les frais de maintenance et d'entretien ainsi que les dépenses de *project management*.

En référence et en application de la motion adoptée par la Chambre des Députés, lors de sa séance publique du 23 mai 2007, un contrat de gestion déléguée sera conclu entre l'Etat et la Communauté des Transports pour l'exploitation et la maintenance du système dès l'implémentation du système „e-go“.

La Communauté des Transports disposera d'informations et d'un accès de gestion au système de perception tarifaire électronique qui contribuera à l'accomplissement de sa mission principale qui est l'amélioration de la coordination des transports publics, ceci dans l'expression de la stratégie gouvernementale visant à atteindre à l'horizon 2020 un modalsplit de 25-75% en faveur des transports en commun.

\*

## B. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1er*

L'article 1er a pour objet d'autoriser l'Etat à subvenir aux coûts engendrés par la mise en place du système „e-go“.

### *ad article 2*

L'article 2 limite les coûts jusqu'à un seuil de dépassement d'un montant de 16.680.000 euros.

### *ad article 3*

L'article 3 dispose que les dépenses sont imputées à charge des crédits du budget du Ministère des Transports.

### *ad article 4*

L'article 4 précise que la procédure de marché négocié est appliquée pour l'implémentation du système „e-go“.

\*

## FICHE FINANCIERE

*(en vertu de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat)*

Le projet de loi en question a pour objet l'approbation par le législateur du système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics au Grand-Duché de Luxembourg, dénommé „e-go“. Le système en question consiste en une carte à puce qui peut être chargée au fur et à mesure des besoins du détenteur. Dans les autobus ou sur les quais, il suffira au client de passer sa carte devant un oblitérateur afin de la faire valider comme titre de transports. Le système devrait notamment faciliter l'accès aux transports publics.

Comme l'engagement financier dépasse le seuil de 7,5 millions € prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la Trésorerie de l'Etat, l'approbation de la Chambre des Députés s'avère nécessaire en vertu de l'article 99 de la Constitution.

Le montant total des dépenses relatives au système de perception électronique est estimé à 16,68 millions d'euros, TVA comprise.

Les dépenses à charge du budget de l'Etat (2002 à 2006) et les dépenses prévisionnelles à charge du budget de l'Etat (2007 et 2008) se présentent comme suit:

<i>Année</i>	<i>Millions d'euros (TVA comprise)</i>
2002	2,65
2003	2,15
2004	2,15
2005	3,11
2006	0,14
2007	3,49
2008	2,99
<b>Total</b>	<b>16,68</b>

Entre 2002 et 2005, le ministère des Transports a utilisé un seul article budgétaire pour toutes les dépenses relatives au système de perception électronique, à savoir l'article 53.2.51.010 „Acquisitions d'oblitérateurs dans l'intérêt de la tarification appliquée sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics“.

Depuis l'exercice budgétaire 2006, le ministère des Transports utilise deux articles budgétaires, à savoir l'article 53.2.51.010: „Acquisitions d'oblitérateurs dans l'intérêt de la tarification appliquée sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics“ et l'article 23.2.12.070: „Fonctionnement de la tarification électronique sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics. Frais d'entretien et de gestion“.

Le montant total des dépenses à charge du budget de l'Etat (16,68 millions d'euros) inclut des dépenses d'investissement (article 53.2.51.010) pour 14,36 millions d'euros, TVA comprise et des dépenses de fonctionnement (articles 23.2.12.070 et 23.2.12.570) pour 2,32 millions d'euros, TVA comprise.

Les dépenses d'investissement incluent notamment les éléments suivants:

- oblitérateurs mobiles pour bus et gare,
- machine de vente et terminaux points de vente,
- smart-Card,
- appareil de contrôle,
- back-office,
- développement et licences.

Les dépenses de fonctionnement de 2,32 millions d'euros incluent les frais de maintenance et d'entretien ainsi que les dépenses de *project management*.

En référence et en application de la motion adoptée par la Chambre des Députés, lors de sa séance publique du 23 mai 2007, un contrat de gestion déléguée sera conclu entre l'Etat et la Communauté des Transports pour l'exploitation et la maintenance du système dès l'implémentation du système „e-go“.

La Communauté des Transports représentera un acteur central et disposera d'informations et d'un accès de gestion au système de perception tarifaire électronique qui contribuera à l'accomplissement de sa mission principale qui est l'amélioration de la coordination des transports publics, ceci dans l'expression de la stratégie gouvernementale visant à atteindre à l'horizon 2020 un modal-split de 25-75%.

5822/02

N° 5822<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI****relative au financement du système de perception tarifaire  
électronique dans les transports publics**

\* \* \*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Avis de la Chambre des Métiers.....	1
– Dépêche du Directeur de la Chambre des Métiers au Minis- tre des Transports (21.12.2007).....	1
2) Avis de la Chambre de Travail (16.1.2008).....	2
3) Avis de la Chambre de Commerce (21.1.2008).....	3

\*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS****DEPECHE DU DIRECTEUR DE LA CHAMBRE DES METIERS  
AU MINISTRE DES TRANSPORTS**

(21.12.2007)

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 3 décembre 2007, vous avez bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Nous vous en remercions et avons l'honneur de vous informer que, étant donné que l'artisanat n'est pas directement concerné par les dispositions du projet en question, il ne suscite pas d'observations particulières de la part de la Chambre des Métiers.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de notre très haute considération.

*Pour la Chambre des Métiers,*  
*Le Directeur,*  
Paul ENSCH

\*

## AVIS DE LA CHAMBRE DE TRAVAIL

(16.1.2008)

Par lettre en date du 3 décembre 2007, v.réf.: TP/2007/583, le ministre des Transports a saisi pour avis notre chambre du projet de loi relative au financement du système de perception tarifaire électronique dans les transports publics.

Le présent projet de loi a pour objet l'approbation par le législateur du système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics au Grand-Duché de Luxembourg, dénommé „e-go“. Le système en question consiste en une carte à puce qui peut être chargée au fur et à mesure des besoins du détenteur. Dans les autobus ou sur les quais, il suffira au client de passer sa carte devant un oblitérateur afin de la faire valider comme titre de transports. Le système devrait notamment faciliter l'accès aux transports publics.

\*

### 1. REMARQUES GENERALES

Si notre chambre accueille l'idée en tant que telle de rendre les transports publics plus attrayant pour l'utilisateur en recourant à un système de perception tarifaire électronique, elle ne peut cependant accepter la façon dont a agi le gouvernement en la matière.

Depuis 2002 à 2007, le gouvernement a dépensé plus de 13 millions d'euros pour mettre en place un système de tarification plus performant dans les transports publics sans disposer d'une base légale et sans même documenter le bien-fondé du coût. Ce n'est qu'a posteriori, à savoir cinq ans plus tard, donc au moment du dépôt du présent projet de loi que le gouvernement entend légaliser rétroactivement les dépenses effectuées depuis 2002.

L'audit que le ministre des Transports a ordonné auprès de KPMG pour analyser le bien-fondé d'un tel système de perception tarifaire électronique par rapport au coût que celui-ci nécessite vient à la conclusion que *„l'enveloppe financière est totalement absorbée alors que le projet e-go n'a pas abouti“*.

Enfin notre chambre se doit de constater que contrairement à la motion de la Chambre des Députés lors de la séance du 23 mai 2007 dans laquelle elle a invité le gouvernement *„à garantir la tenue d'une soumission publique en due forme par la Communauté des Transports pour les activités d'exploitation et/ou de maintenance du système“*, le gouvernement précédent a donné la commande pour la mise en place d'un système de perception tarifaire électronique à une entreprise choisie de son propre gré sans avoir recouru au préalable à la procédure des marchés publics.

Notre chambre se passe de tout commentaire pour juger cet art de gouverner qui se fait au dos du contribuable.

Voilà pourquoi elle rejette catégoriquement le projet de loi en cause et ne procède à une analyse sommaire des articles qu'à titre tout à fait subsidiaire.

\*

### 2. L'ANALYSE DES ARTICLES

Les quatre phrases du projet de loi ainsi que les périphrases du commentaire de ces quatre phrases constituent une farce et ne renseignent en rien le lecteur sur l'arrière-fond du projet.

L'article 1 dit lapidairement que le gouvernement est autorisé à procéder à la réalisation d'un système de perception tarifaire électronique sans préciser à quelle fin ce système est instauré. Heureusement qu'il y a un exposé des motifs qui renseigne, du moins, sur ce point précis bien que d'autres indécidables dans la façon dont a procédé le gouvernement (précédent et actuel) aient été passées sous silence.

L'article 2 ne légalise non seulement les dépenses couvrant la période 2002 à 2007, mais permet en plus de pulvériser pour 2008 quelque trois millions supplémentaires pour la mise en place d'un tel système.



L'article 4 recourt à la procédure de marché négocié sans, bien sûr, fournir la moindre explication. Compte tenu des antécédents, ceci n'est que tout à fait compréhensible.

En raison des observations formulées ci-dessus, notre chambre a le regret de vous informer qu'elle rejette le projet de loi en cause.

Luxembourg, le 16 janvier 2008

*Pour la Chambre de Travail,*

*Le Directeur,*  
Marcel DETAILLE

*Le Président,*  
Nando PASQUALONI

\*

### **AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(21.1.2008)

Le projet de loi sous avis a pour objet l'approbation par le législateur du financement du système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics, dénommé „e-go“. Une carte à puce rechargeable au fur et à mesure des besoins de l'utilisateur fera désormais office de titre de transport.

La Chambre de Commerce accueille favorablement la mise en place de ce nouveau système de perception des tarifs, en ce qu'il devrait faciliter l'accès aux transports publics et permettre de réduire les retards dus à la vente de titres de transports dans les autobus.

La facilité d'usage des transports publics et leur ponctualité apparaissent en effet aux yeux de la Chambre de Commerce comme des éléments déterminants devant permettre de contenir, voire réduire, l'utilisation de la voiture au profit des moyens de transports publics, ce qui est indispensable au vu de la saturation des infrastructures de transport aux heures de pointe et eu égard aux considérations de développement durable.

La Chambre de Commerce est également d'avis que l'utilisation des nouvelles technologies est à privilégier chaque fois que cela peut accroître la qualité du service rendu, tout en utilisant de la manière la plus efficace qui soit les deniers publics.

La Chambre de Commerce considère par ailleurs que, dans une optique d'efficacité de la dépense publique et de rationalisation des frais de fonctionnement, le projet „e-go“ aurait dû faire l'objet d'une soumission publique déjà dans le passé, lors de la phase de lancement. Elle s'étonne dès lors que le projet de loi prévoit que la procédure de marché négocié sera appliquée pour l'implémentation du système.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autre remarque à formuler.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le présent projet de loi.

Service Central des Imprimés de l'Etat

5822/01

N° 5822<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI****relative au financement du système de perception tarifaire  
électronique dans les transports publics**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(29.1.2008)

En date du 6 décembre 2007, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique. Le projet élaboré par le ministre des Transports était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles et de la fiche financière prévue à l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Le Conseil d'Etat ignore si les chambres professionnelles ont été demandées en leur avis. Toujours est-il qu'à la date de l'adoption du présent avis le Conseil d'Etat n'en disposait pas.

Le projet sous avis se propose de régulariser les engagements financiers de l'Etat relatifs à un système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics et de faire approuver en même temps le choix du système.

Le système qui devrait être opérationnel en cours d'année est le résultat d'une longue évolution dont le début se situe selon les auteurs en 1996.

Les engagements financiers prévus initialement se situaient à l'époque largement en dessous du seuil prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, de sorte que les premières dépenses ont pu se faire sans recours à une loi de financement.

Or, des problèmes imprévus ainsi que des réorientations du projet dont fait état l'historique repris dans l'exposé des motifs ont nécessité des engagements financiers supplémentaires dont le montant total finissait par dépasser le seuil en question.

Une motion de la Chambre des députés adoptée sur initiative de la Commission du contrôle de l'exécution budgétaire et des comptes de la Chambre des députés invitait le Gouvernement „à soumettre à la Chambre des députés dans les meilleurs délais un projet de loi permettant de régulariser l'engagement financier de l'Etat et précisant le coût global du projet“.

Le projet sous avis répond à cette demande.

\*

Du point de la légistique formelle, il y a lieu de faire abstraction du préambule dans un projet de loi lors de la saisine des instances législatives, alors qu'il n'est ajouté qu'au moment de soumettre ledit projet de loi à la signature du Grand-Duc.

Quant au libellé du dispositif, le Conseil d'Etat suggère de préciser à l'article 1er qu'il s'agit d'un système de perception tarifaire électronique „dans les transports publics“.

En ce qui concerne l'article 4, il est à supprimer sous peine d'opposition formelle. La loi en projet ne peut en effet déroger de façon générale à la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics qui constitue la transposition de directives européennes en la matière.

Soit le coût de l'implémentation du système de perception tarifaire électronique est inférieur aux seuils visés à l'article 8 de la prédite loi, auquel cas l'article 4 est superfétatoire, soit le coût y est

supérieur et il ne pourra être dérogé au mode d'attribution du marché que dans les conditions dudit article 8.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 29 janvier 2008.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Alain MEYER

5822/03

N° 5822<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI****relative au financement du système de perception tarifaire  
électronique dans les transports publics**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES**

(21.2.2008)

Par lettre du 3 décembre 2006, Réf. TP/2007/583, Monsieur Lucien Lux, ministre des Transports, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des employés privés.

1. Ce projet a pour but d'approuver le financement d'un système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics au Grand-Duché de Luxembourg, dénommé „e-go“.

\*

**1. UNE MISE EN PLACE DIFFICILE ET ONEREUSE****1.1. Beaucoup de retard inexpliqué dans la phase préalable**

2. L'idée a pris naissance en 1996.

3. Par décision du Conseil de Gouvernement du 21 décembre 2001 sur proposition du ministre des Transports, le projet pilote d'un nouveau système de perception tarifaire fut attribué par voie de marché de gré à gré à un fournisseur luxembourgeois ayant pour objet l'achat, la vente, la promotion et la distribution de cartes à puce rechargeables, ainsi que la fourniture de toutes technologies liées à des systèmes de paiement électronique.

Le projet pilote fut testé en 2002 sur la ligne Luxembourg-Mersch. Il a également été testé par les AVL et les CFL.

4. Par décision du Conseil de Gouvernement du 30 juillet 2003, le ministre des Transports a été autorisé à passer le contrat du système „e-go“ avec le fournisseur qui a développé le projet pilote sur base d'un marché négocié pour un montant de 7.397.705 euros, TVA comprise.

Depuis lors, un montant total de 7.391.119 euros, TVA comprise, a été liquidé à charge du budget de l'Etat pour frais d'équipement et de maintenance du système „e-go“.

Depuis 2004, le fournisseur a commencé à installer notamment les équipements spécifiques suivants auprès des opérateurs et en central:

- dans les autobus: les imprimantes de tickets papier „e-go“ qui sont reliées à un backoffice;
- l'architecture informatique traitant les données collectées par le biais du ticket „e-go“;
- des oblitérateurs de cartes à puce ainsi que des terminaux points de vente installés auprès des opérateurs.

Au vu des installations mises en place, notamment les imprimantes de tickets papier, les fonctionnalités suivantes sont actuellement en service:

- Oblitération directe

Avec „e-go“ les chauffeurs de bus n'ont plus à manier des rouleaux de tickets non oblitérés, équivalents d'argent liquide et sources de problèmes dans le passé. A l'heure actuelle, les bus disposent d'imprimantes qui impriment le ticket au moment de la vente et qui ne doit plus être oblitéré.

- Décompte automatique

Le système permet au chauffeur de produire le décompte des billets vendus au cours d'une journée. Auparavant les chauffeurs devaient faire ce décompte manuellement ce qui menait à des erreurs de calcul. Le système permet à chaque opérateur d'avoir un aperçu en temps réel des ventes de billets réalisés par le chauffeur, par course etc.

- Adaptation aisée en cas de modification des tarifs

Le logiciel est programmé à l'avance en cas de changement de tarif. A la date d'entrée en vigueur d'un nouveau tarif, l'appareil appliquera le nouveau tarif.

5. Etant donné que des problèmes au sujet des modalités de fonctionnement du système de perception tarifaire électronique ainsi que de l'appareil de contrôle proposé par le fournisseur ont été relevés, les ministres des Transports et du Budget ont convenu en septembre 2005 de soumettre le projet à une analyse critique.

5bis. En date du 2 mai 2006, le ministre des Transports a soumis au Conseil de Gouvernement une note sur l'état du dossier „e-go“ ainsi qu'une proposition portant sur la marche à suivre. Le 19 mai 2006, le Conseil a approuvé la démarche proposée par le ministre des Transports consistant à régulariser les dépenses liées à l'installation d'un système de perception tarifaire électronique dans les transports publics nationaux par le biais d'une loi spéciale et de soumettre le système à un audit financier et fonctionnel.

Cette analyse, clôturée en janvier 2007, a notamment dégagé certains points de discordance entre opérateurs, nécessitant des décisions fondamentales et un consensus entre opérateurs afin de décider de l'avenir du projet „e-go“.

En date du 23 avril 2007, l'analyse fonctionnelle et financière fut présentée par le Ministre des Transports à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes de la Chambre des Députés.

Lors de sa séance publique du 23 mai 2007, la Chambre des Députés adopta sur initiative de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et des Comptes une motion au sujet du système „e-go“, par laquelle le Gouvernement est invité,

- „à implémenter un système de perception tarifaire électronique e-go „de base“ avec le soutien de la société concernée sous la responsabilité du ministère des Transports endéans 12 mois et avec l'aide d'une société disposant des capacités nécessaires en matière de gestion de projet dans le domaine concerné;
- à soumettre à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais un projet de loi permettant de régulariser l'engagement financier de l'Etat et précisant le coût global du projet;
- à conclure dès l'implémentation du système e-go de base un contrat de gestion déléguée entre l'Etat et la Communauté des transports pour l'exploitation et la maintenance dudit système;
- à assurer l'élaboration d'un cahier des charges par la Communauté des Transports pour sous-traiter la gestion et l'exploitation du système de tarification électronique;
- à garantir la tenue d'une soumission publique en due forme par la Communauté des Transports pour les activités d'exploitation et/ou de maintenance du système“.

6. Une société a été chargée d'assister le ministre des Transports en tant que *project manager* dans le but de réaliser l'introduction du tarif électronique sur les lignes publiques du réseau national pour juin 2008.

## 1.2. Un coût financier accru

7. Le projet de loi précise que les dépenses occasionnées par la mise en place du système de perception tarifaire électronique ne peuvent pas dépasser le montant de 16.680.000 euros.

Comme l'engagement financier dépasse le seuil de 7,5 millions € prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, l'approbation de la Chambre des Députés est nécessaire en vertu de l'article 99 de la Constitution.



### 1.3. Une dérogation à la soumission publique

8. Le projet de loi déroge à la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics en rendant applicable la procédure de marché négocié pour l'implémentation du système.

### 1.4. Remarques de la CEP•L

9. La CEP•L a du mal à suivre les différentes étapes qui ont jalonné l'introduction de ce système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics au Grand-Duché de Luxembourg, dénommé „e-go“.

Elle se demande pourquoi la mise en place d'un tel système a été si difficile et surtout a engendré un tel coût – coût, que le présent projet de loi vise à valider rétroactivement.

10. Vu les détours pris par ce projet, gonflant généreusement la note, il est légitime de s'interroger sur le bilan final d'un point de vue financier notamment. Sera-t-il positif ou négatif à plus ou moins court terme? L'utilité et l'attractivité escomptées par cette modernisation des transports publics sont-elles supérieures, ou au moins proportionnées à son coût final?

La CEP•L regrette dès lors que l'exposé des motifs ne contienne pas d'explications à ce sujet, ni ne reprenne les conclusions de l'audit financier et fonctionnel tenu en 2006.

11. La question de la charge finale du financement de ce système est également sujette à discussion, voire à critique: l'utilisateur (par une augmentation des prix) et/ou le contribuable (dont l'argent semble avoir été quelque peu gaspillé)?

12. La réponse à cette question est d'autant plus épineuse qu'aucune soumission publique n'a été menée.

Il est dès lors d'une part regrettable que les auteurs du projet de loi n'expliquent pas pourquoi ils ont choisi de passer par un marché négocié.

Il est d'autre part légitime de se demander pourquoi le projet avisé entend déroger à la loi de base en matière de marchés publics – qui contient elle-même déjà des possibilités de dérogations – en créant un cas dérogatoire supplémentaire.

En effet, selon la loi de 2003 sur les marchés publics, il ne peut être dérogé à la soumission publique que dans certaines hypothèses qu'elle énumère et le recours au marché négocié est déterminé pour les pouvoirs adjudicateurs relevant des organes, administrations et services de l'Etat, par un arrêté motivé du ministre du ressort.

En 2003, le législateur a entendu réformer la législation sur les marchés publics et ainsi adopter une loi aussi complète que possible, en prenant le soin de poser un grand principe (la soumission publique) assorti d'exceptions spécifiques et exhaustives. Permettre par une nouvelle loi d'allonger cette liste de cas dérogatoires est donc contraire à la volonté du législateur de 2003 et source d'insécurité juridique. Quelle est la valeur d'un principe auquel il est si facile de déroger par une loi postérieure au cas par cas?

\*

## 2. UN CHAMP D'APPLICATION IMPRECIS

13. Le projet de loi lui-même ne précise pas son champ d'application, ni le lieu d'installation du système de perception tarifaire électronique qu'il autorise.

*Selon l'exposé des motifs, les opérateurs du transport public national, concernés par le projet „e-go“, sont les suivants:*

- CFL: la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois opère sur tout le territoire luxembourgeois;
- AVL: les Autobus de la Ville de Luxembourg opèrent sur le territoire de la Ville de Luxembourg, à l'exception de quelques lignes dépassant ces limites;
- TICE: les autobus des Tramways Intercommunaux dans le Canton d'Esch opèrent dans neuf communes du canton d'Esch-sur-Alzette et fonctionnent sous l'égide des communes en question;

- *RGTR: le Régime Général des Transports Routiers effectue des trajets non couverts par les autres opérateurs, donc les liaisons entre villes et villages du Luxembourg. Ce service est assuré par des opérateurs privés qui sont rémunérés par les crédits budgétaires du Ministère des Transports.*

**14. La CEP•L estime le 1er article du projet de loi trop lapidaire et demande qu'il soit complété par la précision des lieux d'installation du système.**

\*

### 3. UN SYSTEME TOUT DE MEME INTERESSANT

15. Le système en question consiste en une carte à puce qui peut être chargée au fur et à mesure des besoins du détenteur. Dans les autobus ou sur les quais, il suffira au client de passer sa carte devant un oblitérateur afin de la faire valider comme titre de transports. Le système devrait notamment faciliter l'accès aux transports publics.

16. Selon les auteurs du projet, le système offre différentes fonctionnalités tant pour les usagers que pour les opérateurs de services de transports publics, dont les plus importantes sont:

En ce qui concerne les clients:

- L'installation d'automates de vente permettra l'achat d'un titre de transport en dehors des heures d'ouverture des guichets (accessibilité 24/24 heures) et points de vente et permettra de désencombrer les files d'attente pendant les heures d'ouverture;
- Les modes de paiement possibles incluront le paiement par cartes VISA ainsi que l'automatisation du rechargement de la carte au travers d'un contrat „autoload“ et d'un ordre de domiciliation ce qui simplifie davantage l'accès aux transports publics;
- Une communication sans contact entre l'oblitérateur et la carte évitera de chercher la carte dans son portefeuille ou dans son sac à main. Ceci aura pour conséquence de désencombrer l'entrée dans les bus pendant les heures de pointe. Le support plastique du titre de transport est plus résistant qu'un carton. En cas de perte, le système permet de créer une copie conforme d'une carte personnalisée, donc le client a plus de sécurité.

Quant aux opérateurs de services de transports publics:

- Ils obtiendront des décomptes automatisés des tickets vendus aux utilisateurs et des statistiques améliorées sur l'utilisation des transports publics. Ceci apportera un gain de temps quotidien en fin de journée pour les vendeurs en guichet et pour les chauffeurs d'autobus;
- Ils auront à leur disposition des données rapides et convenables sur un extranet. Ces statistiques sont une base multi-usage pour adapter le service offert aux utilisateurs, et pourront donc constituer un outil de gestion et de décision;
- Le contrôle de validité des titres de transports se fera de manière automatisée et intégrée. L'appareil de contrôles disposera par ailleurs de fonctions de vente ainsi que de la possibilité d'extension de fonctionnalités en cas de besoin. Le système pourra être un moteur pour l'utilisation des transports publics;
- Les cartes e-go pourront être utilisées à des fins promotionnelles grâce à une introduction facile et temporaire de nouveaux titres de transport;
- Un changement de tarif peut être programmé à l'avance, ce qui facilitera la modification des tarifs.

**17. Si la CEP•L salue d'une manière globale la volonté de moderniser et de rendre plus attractifs les transports en commun, elle a quelques réserves à formuler:**

- Dans l'exposé des motifs, il est précisé que le système rendra aisé une modification des tarifs, la CEP•L craint alors des hausses de tarifs fréquentes.
- Le ticket papier va-t-il disparaître? Dans l'affirmative, cela serait préjudiciable pour les personnes âgées, moins familières des cartes à puces. De même que pour les touristes, qui devront se procurer une carte e-go pour pouvoir prendre les transports en commun luxembourgeois. Se pose alors la question du coût de cette carte e-go? Si le prix du billet électronique chargé

sur la carte e-go peut rester le même que le prix du billet papier, l'achat initial de la carte à recharger aura-t-il un coût supplémentaire? Cette question est primordiale, alors qu'un surcoût trop important risque d'empêcher certaines personnes d'acquérir la carte e-go et donc de les exclure de l'utilisation des transports publics.

- Le système actuel permet un accès gratuit aux personnes économiquement faibles et aux personnes à mobilité réduite.

En effet, une „carte de libre parcours“ donnant droit à la gratuité de transport est délivrée:

- aux personnes secourues par l'office social de l'administration communale du lieu de leur résidence;
- aux personnes qui bénéficient d'un complément au titre du revenu minimum garanti;
- aux membres de famille sans revenu propre qui vivent en communauté domestique avec la personne touchant l'allocation ou le complément.

De même, bénéficient de la gratuité de transport:

- les titulaires d'une carte d'invalidité (A, B ou C), délivrée par le Ministre de l'Intérieur;
- la personne accompagnant le porteur de la carte d'invalidité C.

La carte d'invalidité émise par le Ministre de l'Intérieur est valable comme titre de transport:

- sur toutes les lignes des réseaux de transports publics;
- pour un nombre illimité de voyages pendant sa durée de validité;
- si elle est accompagnée d'une pièce d'identité officielle.

Comment le système e-go sera-t-il transposé pour ces personnes?

- Les frontaliers pourront-ils profiter de ce système, alors que les gares de leur pays de résidence ne seront pas dotées d'une borne de contrôle e-go, de même que leurs contrôleurs nationaux?
- La fonction de contrôleur devrait rester inchangée, dans la mesure où les bornes de contrôle e-go viendront seulement remplacer les oblitérateurs actuels. Il faudra simplement doter les contrôleurs d'un terminal portable capable de lire la carte e-go. La CEP•L insiste pour que ce coût d'équipement ne soit pas compensé par une baisse du nombre de ces agents.

Par ailleurs, la CEP•L se demande s'il reste encore possible d'oblitérer les tickets papier en cas d'installation du nouveau système, à moins que ces tickets soient censés disparaître (cf. supra).

En tout état de cause, la CEP•L est d'avis qu'il y a lieu de maintenir le système de tarification actuel à côté du nouveau système e-go, ce afin de garantir un accès le plus large possible.

18. Selon l'exposé des motifs du projet de loi avisé, l'entrée en vigueur du tarif électronique a été fixée au 1er juin 2008. Les questions qui précèdent doivent donc être éclaircies bien avant cette date.

Par ailleurs, aux yeux de la CEP•L, des campagnes de sensibilisation et d'information des usagers sont indispensables. De même des mesures de formation du personnel concerné doivent être engagées par le gouvernement.

19. Il est indéniable qu'une tarification électronique limitera la nécessité pour les chauffeurs de détenir de l'argent en espèces, ce qui permettra donc une sécurité accrue.

Une nuance est néanmoins à apporter: les usagers ne risquent-ils pas de voir toutes leurs personnes de contact remplacées par des machines, si ce n'est pas dans les bus/trains, au moins dans les gares et autres points de vente de tickets de transport? Ce qui entraînerait une insécurité plus grande dans des lieux déjà peu accueillants.

20. La Chambre des employés privés fait également observer que le système de perception tarifaire électronique constitue un traitement au sens de la loi modifiée du 2 août 2002 sur la protection des données et devra donc respecter cette loi.

21. La CEP•L relève que la Chambre des Députés souhaite voir garantir la tenue d'une soumission publique en due forme par la Communauté des Transports pour les activités d'exploitation et/ou de maintenance du système.

La CEP•L rejoint complètement cette volonté.

Toutefois, le gestionnaire des installations ainsi nommé ne doit pas avoir les pleins pouvoirs.

La CEP•L insiste dès lors pour que le pouvoir adjudicateur prenne le soin de le préciser dans le cahier des charges que le gestionnaire devra lui laisser une marge de manoeuvre certaine et surtout le pouvoir de décision finale.

\*

#### 4. CONCLUSION

22. La Chambre des employés privés regrette fortement la façon de procéder du Gouvernement et notamment l'absence de soumission publique, mais aussi de consultation de toutes les parties concernées.

23. Cependant, la CEP•L salue l'esprit novateur qui sous-tend la genèse de ce projet, comme la volonté de moderniser et de rendre plus attractif les transports publics.

24. La lecture du présent projet de loi a néanmoins suscité quelques questions pratiques qui devront recevoir une réponse officielle du gouvernement rapidement et en tout cas avant la date prévue pour la mise en place du système e-go – le 1er juin 2008 –, notamment:

- le maintien ou pas du ticket papier;
- le surcoût éventuel dû à la nécessité d'acheter une carte e-go;
- l'applicabilité du système e-go au-delà des frontières luxembourgeoises pour les travailleurs frontaliers;
- le risque de réduction du nombre de personnes de contact des usagers.

25. Au vu des désavantages possibles, la CEP•L estime que le système e-go ne pourra entraîner une réelle valorisation des transports publics que s'il vient compléter et non pas remplacer le système de tarification actuel, ce dans le souci de répondre aux besoins de tous les usagers.

Luxembourg, le 21 février 2008

*Pour la Chambre des employés privés,*

*Le Directeur,*  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

Service Central des Imprimés de l'Etat

5822/04

**N° 5822<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI****relative au financement du système de perception tarifaire  
électronique dans les transports publics**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

(24.4.2008)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président; M. Roger NEGRI, Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Eugène BERGER, Félix BRAZ, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ, Michel WOLTER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi relative au financement du système de perception tarifaire électronique dans les transports publics a été déposé à la Chambre des Députés par le Ministre des Transports en date du 19 décembre 2007. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche financière.

L'avis de la Chambre des Métiers est intervenu le 21 décembre 2007, celui de la Chambre de Travail le 16 janvier 2008, celui de la Chambre de Commerce le 21 janvier 2008, tandis que l'avis de la Chambre des Employés privés date du 21 février 2008.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 29 janvier 2008.

Lors de sa réunion du 9 avril 2008, la Commission des Transports a désigné M. Roger Negri rapporteur du projet de loi précité. Au cours de cette même réunion la commission parlementaire s'est consacrée à l'examen de la loi en projet et aux avis afférents.

Le présent rapport a été adopté par la Commission des Transports dans sa réunion du 24 avril 2008.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

Le présent projet de loi a pour objet l'approbation par le législateur du système de perception électronique des tarifs sur tout le réseau des services de transports publics au Grand-Duché de Luxembourg, dénommé „e-go“. Le système en question consiste en une carte à puce qui peut être chargée au fur et à mesure des besoins du détenteur. Dans les autobus ou sur les quais, il suffira au client de passer sa carte devant un oblitérateur afin de la faire valider comme titre de transport. Le système devrait notamment faciliter l'accès aux transports publics.

Comme l'engagement financier dépasse le seuil de 7,5 millions € prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, l'approbation de la Chambre des Députés est nécessaire en vertu de l'article 99 de la Constitution.

## II.1 Evolution du projet „e-go“

Depuis 1996, les opérateurs du transport public national ont étudié en coopération avec le Ministère des Transports la possibilité d'introduire un nouveau système de perception tarifaire, système qui devrait, à la fin, améliorer les conditions de paiement dans les autobus et trains ainsi que dans les guichets, tout en garantissant le maintien des conditions tarifaires en vigueur et en fournissant des données statistiques de vente des titres de transport et l'utilisation des capacités des moyens de transport public.

Les opérateurs du transport public national concernés par le projet „e-go“, sont les suivants:

- CFL: la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois opère sur tout le territoire luxembourgeois;
- AVL: les Autobus de la Ville de Luxembourg opèrent sur le territoire de la Ville de Luxembourg, à l'exception de quelques lignes dépassant ces limites;
- TICE: les autobus des Tramways Intercommunaux dans le Canton d'Esch opèrent dans neuf communes du canton d'Esch-sur-Alzette et fonctionnent sous l'égide des communes en question;
- RGTR: le Régime Général des Transports Routiers effectue des trajets non couverts par les autres opérateurs, donc les liaisons entre villes et villages du Luxembourg. Ce service est assuré par des opérateurs privés qui sont rémunérés par les crédits budgétaires du Ministère des Transports.

### *Système de perception tarifaire en place*

Force est de constater que la tarification des transports publics au Luxembourg, attrayante du point de vue de ses prix bas et de sa simplicité, reposait en 1996 sur deux échelons de base, à savoir la courte distance définie à l'aide d'une carte spéciale et le réseau comprenant tous les moyens de transport publics offerts sur le territoire du Grand-Duché.

Pour la courte distance, il existait un billet simple, valable une heure et un abonnement mensuel valable trente jours sur une relation définie. Pour le réseau, il existait un billet valable un jour et un abonnement mensuel valable trente jours. Enfin il existait la carte annuelle Jumbo pour jeunes de moins de 20 ans. Les billets courte distance et réseau étaient également vendus en carnets offrant un billet gratuit sur cinq.

Grâce à une tarification de base tenant compte de la dimension sociale du transport public notamment pour les jeunes et les navetteurs professionnels, le prix des transports en commun appliqué au Luxembourg compte parmi les plus bas en Europe.

Le caractère attrayant 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. La vente des billets et abonnements se fait dans les guichets, banques et magasins, ainsi que dans les autobus et trains. La perception des tarifs est ensuite assurée par la validation des titres au moyen d'oblitérateurs installés dans les autobus et sur les quais des gares.

Il a été constaté que la vente de titres de transport par les conducteurs à bord des autobus est à l'origine d'une importante perte de temps sur les lignes publiques, de sorte que des retards sérieux dans l'horaire en sont la conséquence.

L'équipement en oblitérateurs installé en 1990 lors de l'introduction de la tarification uniforme nationale est devenu vétuste. Plus de la moitié des oblitérateurs devrait être remplacée. L'acquisition d'oblitérateurs traditionnels a causé des problèmes auprès du fournisseur. Les opérateurs se sont alors posé la question de savoir si ces appareils, ne répondant plus aux critères d'une gestion moderne, ne devraient pas céder leur place au profit d'une nouvelle génération, capable d'assurer, outre la validation d'un titre de transport, l'émission éventuelle de billets et l'enregistrement de données statistiques.

C'est ainsi qu'en 1996 naît l'idée d'introduire un système de paiement électronique des titres de transport en vue du remplacement du système en place à cette date. D'après un modèle à l'essai à Hanovre, il s'agissait de faciliter une distribution efficace des billets et abonnements grâce à une carte à puce intelligente, permettant à l'usager des transports publics de payer son titre de transport et d'enregistrer ce dernier sur la carte.



### *Introduction du système de perception électronique des tarifs „e-go“*

Les objectifs initiaux du projet „e-go“ peuvent se résumer comme suit:

- offrir un système facile à traiter qui reste basé sur les règles et principes de la tarification nationale actuelle;
- réduire les ventes de billets dans les moyens de transport et donc réaliser une décharge des conducteurs ainsi qu'une diminution du stock de billets sous le contrôle des conducteurs;
- rendre plus rapide la procédure d'encaissement et donc améliorer la ponctualité sur les lignes publiques;
- recueillir des données statistiques sur l'utilisation des titres de transport et sur l'occupation des transports publics;
- faciliter l'utilisation pour les voyageurs.

En 1999, le Ministère des Transports, les AVL et les CFL ont visité un projet de billetterie électronique à Berlin. Suite à cette visite, le choix en faveur du système „e-go“ fut justifié entre autres par les aspects suivants:

1. l'expérience acquise à l'étranger;
2. le réseau de vente des titres de transport qui peut être étendu (installation d'automates; système „autoload“);
3. la perception des titres de transport qui devient plus rapide et facile pour les utilisateurs (perception sans contact);
4. la gestion des décomptes des recettes informatisée;
5. la comptabilité du système électronique avec le système tarifaire actuel qui peut être adapté aux évolutions techniques en cours dans toute l'Europe au niveau du billet électronique;
6. des données statistiques fiables sur l'usage des transports publics.

Par décision du Conseil de Gouvernement du 21 décembre 2001 sur proposition du ministre des Transports, le projet pilote d'un nouveau système de perception tarifaire fut attribué par voie de marché de gré à gré à un fournisseur luxembourgeois ayant pour objet l'achat, la vente, la promotion et la distribution de cartes à puce rechargeables, ainsi que la fourniture de toutes technologies liées à des systèmes de paiement électronique.

Le montant budgétisé – selon devis – s'élevait à un montant de 2.656.710 euros, TVA comprise. Le coût y relatif, à charge du budget des dépenses de l'Etat de l'exercice 2002 s'élevait à 2.543.896 euros, TVA comprise.

Le projet pilote fut testé en 2002 sur la ligne Luxembourg-Mersch. Il a également été testé par les AVL et les CFL. Une étude d'acceptation a été réalisée afin de recueillir les témoignages des volontaires ayant testé le système. Ledit projet pilote ayant été jugé concluant, le Ministère des Transports décida de mettre en place le nouveau système de perception électronique, dénommé „e-go“.

Par décision du Conseil de Gouvernement du 30 juillet 2003, le ministre des Transports a été autorisé à passer le contrat du système „e-go“ avec le fournisseur qui a développé le projet pilote sur base d'un marché négocié pour un montant de 7.397.705 euros, TVA comprise. Depuis lors, un montant total de 7.391.119 euros, TVA comprise, a été liquidé à charge du budget de l'Etat pour frais d'équipement et de maintenance du système „e-go“.

Depuis 2004, le fournisseur a commencé à installer notamment les équipements spécifiques suivants auprès des opérateurs et en central:

- dans les autobus: les imprimantes de tickets papier „e-go“ qui sont reliées à un back office;
- l'architecture informatique traitant les données collectées par le biais du ticket „e-go“;
- des oblitérateurs de cartes à puce ainsi que des terminaux points de vente installés auprès des opérateurs.

Au vu des installations mises en place, notamment les imprimantes de tickets papier, les fonctionnalités suivantes sont actuellement en service:

- *Oblitération directe*

Avec „e-go“ les chauffeurs de bus n'ont plus à manier des rouleaux de tickets non oblitérés, équivalents d'argent liquide et sources de problèmes dans le passé. A l'heure actuelle, les bus disposent d'imprimantes qui impriment le ticket au moment de la vente et qui ne doit plus être oblitéré.

- *Décompte automatique*

Le système permet au chauffeur de produire le décompte des billets vendus au cours d'une journée. Auparavant les chauffeurs devaient faire ce décompte manuellement ce qui menait à des erreurs de calcul. Le système permet à chaque opérateur d'avoir un aperçu en temps réel des ventes de billets réalisées par le chauffeur, par course etc.

- *Adaptation aisée en cas de modification des tarifs*

Le logiciel est programmé à l'avance en cas de changement de tarif. A la date d'entrée en vigueur d'un nouveau tarif, l'appareil appliquera le nouveau tarif.

### *Analyse fonctionnelle et financière du système de perception tarifaire électronique*

Etant donné que des problèmes au sujet des modalités de fonctionnement du système de perception tarifaire électronique, ainsi que de l'appareil de contrôle proposé par le fournisseur ont été relevés, les ministres des Transports et du Budget ont convenu en septembre 2005 de soumettre le projet à une analyse critique.

En date du 2 mai 2006, le ministre des Transports a soumis au Conseil de Gouvernement une note sur l'état du dossier „e-go“, ainsi qu'une proposition portant sur la marche à suivre. Le 19 mai 2006, le Conseil a approuvé la démarche proposée par le ministre des Transports consistant à régulariser les dépenses liées à l'installation d'un système de perception tarifaire électronique dans les transports publics nationaux par le biais d'une loi spéciale et de soumettre le système à un audit financier et fonctionnel.

Cette analyse, clôturée en janvier 2007, a notamment dégagé certains points de discordance entre opérateurs, nécessitant des décisions fondamentales et un consensus entre opérateurs afin de décider de l'avenir du projet „e-go“. Un rapprochement des idées sur les points à trancher s'est fait en janvier 2007.

En date du 23 avril 2007, l'analyse fonctionnelle et financière fut présentée par le ministre des Transports à la Commission du Contrôle de l'Exécution budgétaire et des Comptes de la Chambre des Députés. Lors de sa séance publique du 23 mai 2007, la Chambre des Députés adopta sur initiative de la Commission du Contrôle de l'Exécution budgétaire et des Comptes une motion au sujet du système „e-go“, par laquelle le Gouvernement est invité,

- „- à implémenter un système de perception tarifaire électronique e-go „de base“ avec le soutien de la société concernée sous la responsabilité du ministère des Transports endéans 12 mois et avec l'aide d'une société disposant des capacités nécessaires en matière de gestion de projets dans le domaine concerné;
- à soumettre à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais un projet de loi permettant de régulariser l'engagement financier de l'Etat et précisant le coût global du projet;
- à conclure dès l'implémentation du système e-go de base un contrat de gestion déléguée entre l'Etat et la Communauté des Transports pour l'exploitation et la maintenance dudit système;
- à assurer l'élaboration d'un cahier des charges par la Communauté des Transports pour soustraire la gestion et l'exploitation du système de tarification électronique;
- à garantir la tenue d'une soumission publique en due forme par la Communauté des Transports pour les activités d'exploitation et/ou de maintenance du système.“

### *Lancement du système de perception électronique „e-go“*

Par conséquent, une société a été chargée d'assister le ministre des Transports en tant que „project manager“ dans le but de réaliser l'introduction du tarif électronique sur les lignes publiques du réseau national pour juin 2008. Le système de perception électronique („e-go“ de base) sera développé sur base du consensus qui fut trouvé entre les opérateurs en janvier 2007. Les fonctionnalités offertes par le système produiront tant pour les usagers que pour les opérateurs de services de transports publics plusieurs avantages.

En ce qui concerne les clients:

- le réseau de distribution des titres de transports aura une plus grande flexibilité en termes de temps et de mode de distribution;

- l'installation d'automates de vente permettra l'achat d'un titre de transport en dehors des heures d'ouverture des guichets (accessibilité 24/24 heures) et points de vente et permettra de réduire les files d'attentes pendant les heures d'ouverture;
- les modes de paiement possibles incluront le paiement par carte de crédit ainsi que l'automatisation du rechargement de la carte au travers d'un contrat „autoload“ et d'un ordre de domiciliation ce qui simplifie davantage l'accès aux transports publics;
- la technologie RFID permet une communication rapide entre l'oblitérateur et la carte sans contact, ce qui évite de chercher la carte dans son portefeuille ou dans son sac à main. Ceci aura pour conséquence de faciliter l'entrée dans les bus pendant les heures de pointe. Le support plastique du titre de transport est plus résistant qu'un carton. En cas de perte, le système permet de créer une copie conforme d'une carte personnalisée, donc le client a plus de sécurité.

Quant aux opérateurs de services de transports publics:

- ils obtiendront, du fait du nouveau système de perception électronique, des décomptes automatisés des tickets vendus aux utilisateurs et des statistiques améliorées sur l'utilisation des transports publics. Ceci apportera un gain de temps quotidien en fin de journée pour les vendeurs en guichet et pour les chauffeurs d'autobus;
- ils auront à leur disposition des données rapides et convenables sur un extranet. Ces statistiques sont une base multi-usage pour adapter le service offert aux utilisateurs, et pourront donc constituer un outil de gestion et de décision;
- le contrôle de validité des titres de transports se fera de manière automatisée et intégrée. L'appareil de contrôle disposera par ailleurs de fonctions de vente ainsi que de la possibilité d'extension de fonctionnalités en cas de besoin.

Le système pourra être un moteur pour l'utilisation des transports publics:

- le système sera un vecteur d'harmonisation entre les opérateurs de bus. La gestion commune d'une partie du système augmente l'efficacité et la transparence des transports publics;
- les cartes e-go pourront être utilisées à des fins promotionnelles grâce à une introduction facile et temporaire de nouveaux titres de transport;
- le système développé constitue une base technique qui reste ouverte et compatible avec des développements futurs dans le transport public.

## II.2 Considérations financières

Le montant total des dépenses relatives au système de perception électronique est estimé à 16,57 millions d'euros, TVA comprise. Les dépenses à charge du budget de l'Etat (2002 à 2006) et les dépenses prévisionnelles à charge du budget de l'Etat (2007 et 2008) se présentent comme suit:

<i>Année</i>	<i>Millions d'euros (TVA comprise)</i>
2002	2,65
2003	2,15
2004	2,15
2005	3,11
2006	0,14
2007	3,49
2008	2,99
<b>Total</b>	<b>16,68</b>

Entre 2002 et 2005, le ministère des Transports a utilisé un seul article budgétaire pour toutes les dépenses relatives au système de perception électronique, à savoir l'article 53.2.51.010: „Acquisitions d'oblitérateurs dans l'intérêt de la tarification appliquée sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics“.

Depuis l'exercice budgétaire 2006, le ministère des Transports utilise deux articles budgétaires, à savoir l'article 53.2.51.010: „Acquisitions d'oblitérateurs dans l'intérêt de la tarification appliquée sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics“ et l'article 23.2.12.070: „Fonctionnement de la tarification électronique sur les réseaux ferroviaire et routier des transports publics. Frais d'entretien et de gestion“.

Le montant total des dépenses à charge du budget de l'Etat (16,68 millions d'euros) inclut des dépenses d'investissement (article 53.2.51.010) pour 14,36 millions d'euros, TVA comprise et des dépenses de fonctionnement (articles 23.2.12.070 et 23.2.12.570) pour 2,32 millions d'euros, TVA comprise.

Les dépenses d'investissement incluent notamment les éléments suivants:

- oblitérateurs mobiles pour bus et gare,
- machines de vente et terminaux points de vente,
- smart-Card,
- appareil de contrôle,
- back office,
- développement et licences.

Les dépenses de fonctionnement de 2,32 millions d'euros incluent les frais de maintenance et d'entretien, ainsi que les dépenses pour la gestion de projet.

En référence et en application de la motion adoptée par la Chambre des Députés, lors de sa séance publique du 23 mai 2007, un contrat de gestion déléguée sera conclu entre l'Etat et la Communauté des Transports pour l'exploitation et la maintenance du système dès l'implémentation du système „e-go“. La Communauté des Transports disposera d'informations et d'un accès de gestion au système de perception tarifaire électronique qui contribuera à l'accomplissement de sa mission principale qui est l'amélioration de la coordination des transports publics, ceci dans l'expression de la stratégie gouvernementale visant à atteindre à l'horizon 2020 un modalsplit de 25-75% en faveur des transports en commun.

\*

### III. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre des Métiers a rendu son avis en date du 21 décembre 2007. Elle n'a pas formulé d'observations particulières.

L'avis de la Chambre de Travail qui date du 16 janvier 2008 est très critique. Elle n'approuve pas que le coût du projet ait été sous-estimé lors de la conception du projet et que le financement de celui-ci ne soit autorisé par une loi spéciale qu'a posteriori. De même, elle critique le fait qu'il n'y a pas eu de soumission publique. Partant, elle refuse de donner son accord au projet de loi.

La Chambre de Commerce approuve le projet de loi, même si dans son avis du 21 janvier 2008 elle estime que le projet „e-go“ aurait dû faire l'objet d'une soumission publique lors de la phase de lancement.

La Chambre des Employés privés salue d'une manière générale la volonté de moderniser et de rendre plus attrayants les transports en commun. Elle émet pourtant des remarques critiques quant à la gestion du projet „e-go“. Entre autres, elle comprend mal pourquoi la mise en place d'un tel système a été si difficile et a engendré un coût beaucoup plus élevé de ce qui avait été prévu lors de sa conception. Elle s'interroge sur le bilan final d'un point de vue financier. Elle n'est pas tout à fait convaincue que l'utilité du nouveau système soit réellement proportionnée à son coût final.

La Chambre des Employés privés regrette encore qu'aucune soumission publique n'ait été menée. Elle n'approuve pas l'article 4 du projet de loi qui entend déroger à la loi de base en matière de marchés publics, qui contient elle-même déjà des possibilités de dérogations. Cette critique est d'ailleurs reprise par le Conseil d'Etat. La Commission des Transports donne suite à ces critiques en supprimant l'article 4 du projet de loi initial.

A part ces remarques, la Chambre des Employés privés accueille favorablement le système „e-go“, qui présente des avantages intéressants tant pour les usagers que pour les opérateurs de services de transports publics. Elle est pourtant d'avis que le système „e-go“ ne pourra entraîner une réelle valo-

risation des transports publics que s'il vient compléter et non pas remplacer le système de tarification actuel. Dans ce contexte, la Chambre des Employés privés se pose un certain nombre de questions concernant les fonctionnalités exactes du système „e-go“, l'applicabilité du système au-delà des frontières luxembourgeoises pour les travailleurs frontaliers, le maintien du ticket papier et le surcoût éventuel dû à la nécessité d'acheter une carte „e-go“.

\*

#### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Sous réserve de quelques remarques, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi sous rubrique. Il prend note des informations fournies sur l'évolution du projet „e-go“ par les auteurs du projet de loi dans l'exposé des motifs qui expliquent pourquoi le montant initialement prévu pour l'installation du nouveau système „e-go“, ainsi que le seuil de 7,5 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, ont été largement dépassés au fil du temps. Il rappelle qu'une motion de la Chambre des Députés adoptée sur initiative de la Commission du Contrôle de l'Exécution budgétaire et des Comptes de la Chambre des Députés invitait le Gouvernement „à soumettre à la Chambre des Députés dans les meilleurs délais un projet de loi permettant de régulariser l'engagement financier de l'Etat et précisant le coût global du projet“ et constate que le projet de loi sous rubrique répond à cette demande.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a formulé quelques observations ponctuelles lors de son examen des articles. Entre autres, il demande, sous peine d'opposition formelle, la suppression de l'article 4 qui prévoit une dérogation à la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics. La Commission des Transports suit les propositions du Conseil d'Etat. Pour le détail de ces modifications du projet de loi, il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

#### V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Article 1er*

Cet article autorise l'Etat à financer le coût engendré par la réalisation du système de perception électronique des tarifs dit „e-go“.

La Commission des Transports a fait sienne la suggestion du Conseil d'Etat de préciser qu'il s'agit d'un système de perception tarifaire électronique „dans les transports publics“.

##### *Article 2*

L'article 2 fixe le montant maximal qui ne peut être dépassé par la mise en place du système „e-go“.

##### *Article 3*

L'article 3 précise que les dépenses sont à charge du budget du ministère des Transports.

##### *Article 4 du projet initial (supprimé)*

L'article 4 du texte gouvernemental prévoyait une dérogation à la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics en permettant le recours à la procédure du marché négocié pour implémenter le système.

La commission a suivi le Conseil d'Etat qui a exigé, sous peine d'opposition formelle, la suppression de cette disposition.

En effet, la Haute Corporation a soulevé que „soit le coût de l'implémentation du système de perception tarifaire électronique est inférieur aux seuils visés à l'article 8 de la prédite loi, auquel cas l'article 4 est superfétatoire, soit le coût y est supérieur et il ne pourra être dérogé au mode d'attribution du marché que dans les conditions dudit article 8“.

\*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit.

\*

## **VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

### **PROJET DE LOI**

#### **relative au financement du système de perception tarifaire électronique dans les transports publics**

**Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à procéder à la réalisation d'un système de perception tarifaire électronique dans les transports publics.

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant de 16.680.000 euros.

**Art. 3.** Les dépenses sont imputées à charge des crédits du budget du Ministère des Transports.

Luxembourg, le 24 avril 2008

*Le Rapporteur,*  
Roger NEGRI

*Le Président,*  
Roland SCHREINER

5822/05

**N° 5822<sup>5</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

---

**PROJET DE LOI**

**relative au financement du système de perception tarifaire  
électronique dans les transports publics**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(6.5.2008)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 2 mai 2008 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relative au financement du système de perception tarifaire  
électronique dans les transports publics**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 30 avril 2008 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 29 janvier 2008;

*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 6 mai 2008.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Alain MEYER



Service Central des Imprimés de l'Etat

5780,5822




---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

A — N° 107

25 juillet 2008

---

**S o m m a i r e**

Loi du 17 juillet 2008 modifiant la loi du 23 décembre 2005 portant introduction d'une retenue à la source libératoire sur certains intérêts produits par l'épargne mobilière . . . . .	page 1510
Loi du 17 juillet 2008 relative au financement du système de perception tarifaire électronique dans les transports publics . . . . .	1511
Règlement grand-ducal du 17 juillet 2008 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 18 janvier 2005 relatif aux déchets des équipements électriques et électroniques ainsi qu'à la limitation d'emploi de certains de leurs composants dangereux . . . . .	1511
Règlement grand-ducal du 17 juillet 2008 concernant l'ouverture de la chasse . . . . .	1512
Règlement grand-ducal du 17 juillet 2008 portant modification du règlement grand-ducal du 24 septembre 1974 concernant les opérations électorales pour la désignation des représentants du personnel dans les comités mixtes et les conseils d'administration . . . . .	1514
Règlement grand-ducal du 17 juillet 2008 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 21 septembre 1979 concernant les opérations électorales pour la désignation des délégations du personnel . . . . .	1515
Règlement grand-ducal du 17 juillet 2008 modifiant l'annexe III bis du règlement grand-ducal modifié du 14 décembre 2000 concernant l'étiquetage et la présentation des denrées alimentaires ainsi que la publicité faite à leur égard . . . . .	1516
Règlement grand-ducal du 17 juillet 2008 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 18 octobre 2001 déterminant la liste des vaccinations recommandées . . . . .	1517
Règlement grand-ducal du 17 juillet 2008 portant déclaration d'obligation générale d'un accord interprofessionnel réglant certains aspects en matière d'organisation du temps de travail conclu entre le Groupement des Entrepreneurs de Transport a.s.b.l., d'une part et les syndicats LCGB, OGB-L/ACAL, d'autre part . . . . .	1518