



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7851

Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus

Date de dépôt : 01-07-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 30-11-2021

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

## Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
08-07-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
01-07-2021	Déposé	7851/00	<u>5</u>
30-07-2021	Avis de la Chambre de Commerce (14.7.2021)	7851/01	<u>16</u>
24-09-2021	Avis de la Chambre des Salariés (26.8.2021)	7851/02	<u>19</u>
12-10-2021	Avis du Conseil d'État (12.10.2021)	7851/03	<u>24</u>
26-10-2021	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7851/04	<u>29</u>
30-11-2021	Avis complémentaire du Conseil d'État (30.11.2021)	7851/05	<u>34</u>
10-12-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	7851/06	<u>37</u>
13-12-2021	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (25.11.2021)	7851/07	<u>49</u>
16-12-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°24 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7851	<u>52</u>
16-12-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°24 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7851	<u>54</u>
17-12-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (17-12-2021) Evacué par dispense du second vote (17-12-2021)	7851/08	<u>57</u>
09-12-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 06 ) de la reunion du 9 décembre 2021	06	<u>60</u>
02-12-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 05 ) de la reunion du 2 décembre 2021	05	<u>75</u>
21-10-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 01 ) de la reunion du 21 octobre 2021	01	<u>81</u>
20-12-2021	Publié au Mémorial A n°893 en page 1	7851	<u>99</u>

# Résumé

N° 7851

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

---

## **PROJET DE LOI**

### **relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus**

#### **RESUME**

Le projet de loi se compose de trois articles et a comme objet d'autoriser le financement de l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 1.262.145.059 d'euros hors TVA jusqu'au 15 juillet 2032. Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points et sera adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

Le texte, déposé le 1<sup>er</sup> juillet 2021, tablait encore sur une entrée en vigueur des nouveaux contrats d'exploitation au 1<sup>er</sup> janvier 2021 et sur la date butoir du 31 décembre 2029. Or, ces deux dates ont dû être reportées. D'un côté, la nécessité d'une loi spéciale n'avait été soulevée qu'au printemps 2021 et la procédure législative n'a donc été lancée que très tardivement et, de l'autre côté, les décisions d'attribution de plusieurs lots de ce marché ont fait l'objet d'une ordonnance de sursis à exécution et d'une procédure judiciaire au fond devant le Tribunal administratif est toujours en cours.

Au vu de la situation, il a été convenu avec toutes les entreprises de prolonger les contrats actuels jusqu'au 15 juillet 2022 inclus, date qui a par ailleurs l'avantage de couvrir encore l'exploitation des courses scolaires de l'année scolaire en cours, sous la régie du contrat actuel.

Sur les 32 lots attribués, la signature et l'entrée en vigueur opérationnelle sont donc désormais prévues au 16 juillet 2022 pour 22 lots non visés par la procédure judiciaire susmentionnée et la signature des 10 contrats restants est reportée à la fin des procédures judiciaires pendantes, en espérant que celle-ci interviendra avant le 15 juillet 2024. La durée des contrats variant entre 5 et 8 ans, la nouvelle date butoir a par conséquent été fixée au 15 juillet 2032.

7851/00

## N° 7851

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI****relatif au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

*(Dépôt: le 1.7.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.6.2021).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Commentaire des articles .....	6
5) Fiche financière .....	6
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	7

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

*Article unique.* – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le Projet de loi relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus.

Palais de Luxembourg, le 16 juin 2021

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période maximale de 10 ans, avec les adjudicataires sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

**Art. 2.** La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peut pas dépasser le montant de 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

**Art. 3.** Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

**Art. 4.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### I. INTRODUCTION :

Les contrats de service public de transport par route (autobus) constituant le réseau autobus dénommé « Régime général des transports routiers » (RGTR) qui a été créé en 1978, ont toujours été conclus jusqu'à ce jour de gré à gré avec différentes entreprises privées de bus, à chaque fois pour une durée de 10 ans.

Les derniers contrats de concession déterminant les conditions générales d'exploitation de services de transports publics par route dans le cadre du RGTR ont été conclus en 2009 par voie d'attribution directe.

En effet, en 2008, le Ministre des Transports avait procédé à l'époque à la remise des nouvelles autorisations d'exploitation des lignes d'autobus organisées et financées par le ministère des Transports et exploitées par les entreprises d'autobus.

Il avait signé en même temps avec les titulaires desdites autorisations un contrat de service public, négocié de gré à gré entre le Ministère des Transports et la Fédération Luxembourgeoise des Entreprises d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) pour une durée de 10 ans.

Ainsi, une quarantaine d'entreprises d'autobus privées assurent actuellement l'exploitation des transports publics par route. Le réseau est constitué de plus de 300 lignes RGTR desservant au total 647 localités, dont 72 dans les régions transfrontalières.

Pour des raisons opérationnelles, ces contrats ont été prolongés de 3 ans, après information de la Commission européenne (de la Direction mobilité et transport « DG Move » et de la Direction générale concurrence « DG Compet ») afin de pouvoir stabiliser préalablement le réseau destiné à être intégralement réorganisé au niveau national avant de lancer un cahier des charges avec des lignes de bus précises et structurées.

Une procédure européenne ouverte a été lancée à cet effet en septembre 2020.

Ce n'est qu'à l'issue de la procédure de marchés publics au moment de l'attribution des marchés en question que le Ministère des Finances a soulevé l'exigence de faire voter une loi spéciale en vertu de l'article 99 de la Constitution et de l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, suite à un refus de visa de la part de la direction du contrôle financier du 9 avril 2021.

A noter préalablement dans ce contexte que depuis plus de 20 ans, le seuil annuel de 40 millions d'euros pour l'exploitation du réseau RGTR est dépassé, sans susciter de remarques, ni de la part de

la Chambre des Députés, ni de la part de la Cour des Comptes, ni de la part de la Direction du contrôle financier.

Les montants afférents sont inscrits annuellement au budget de l'Etat et se basent sur le contrat précité de 2009 conclu pour une durée initiale de 10 ans.

D'ailleurs, même la prolongation de 3 ans ayant dépassée évidemment ce seuil n'a fait l'objet d'observations à ce sujet de la part du contrôle financier.

En particulier, la contribution de l'Etat aux frais d'exploitation du RGTR est approuvée annuellement par un article budgétaire inclus dans le budget des recettes et des dépenses de l'Etat libellé « *Services publics d'autobus assurés par des entreprises privées en exécution des contrats de concession conclus avec l'Etat* ».

Dans le tableau ci-joint, il y a lieu de trouver les montants annuels acquittés depuis l'année 2000 pour le seul service RGTR :

<i>Année</i>	<i>Compte (en euros)</i>
2000	45 288 090,40
2001	51 197 464,15
2002	58 080 125,91
2003	62 314 523,80
2004	67 926 075,23
2005	75 483 401,34
2006	82 691 948,78
2007	90 580 999,28
2008	102 237 853,43
2009	110 206 444,68
2010	111 659 532,24
2011	122 092 572,32
2012	131 902 455,03
2013	133 815 150,62
2014	138 297 744,38
2015	149 018 744,88
2016	157 838 144,67
2017	169 399 471,72
2018	184 597 038,06
2019	209 030 162,83
2020	227 403 387,15
2021 budget	221 068 000,00

\*

## **II. LE RESEAU DES LIGNES D'AUTOBUS DU RGTR : VOLET OPERATIONNEL :**

Le réseau des lignes d'autobus du RGTR représente, à côté de l'offre ferroviaire ainsi que, depuis décembre 2017, du tramway, un élément clé dans l'offre des transports publics. Ce réseau de transports publics routiers couvre tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et ses régions transfrontalières limitrophes : les lignes d'autobus offrent des liaisons vers les grandes agglomérations du pays surtout depuis les régions qui ne possèdent pas d'offre ferroviaire, et ont un rôle de connecteur entre les régions, comblant ainsi également des besoins locaux. En transportant quelques 125.000 passagers par jour (2016), le RGTR est aujourd'hui un des plus importants fournisseurs de services de transports publics au Luxembourg.



Le chapitre du programme gouvernemental 2018-2023 consacré à la mobilité énonce que le réseau des lignes d'autobus du RGTR se trouve en évolution permanente, et qu'à l'expiration des contrats de concessions RGTR fin 2021, une soumission publique européenne devra être lancée pour en assurer l'exploitation. Il y est également retenu que la qualité élevée du réseau RGTR devra être maintenue.

Dans cet accord de coalition, le Gouvernement a annoncé aussi qu'il entend relever les défis d'un développement économique dynamique qui va de pair avec le respect des limites écologiques et de l'équité sociale. Une priorité consiste à lutter contre le dérèglement climatique, notamment en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> qui proviennent des véhicules à moteur à combustion. Cet engagement du Luxembourg s'est concrétisé par la ratification de l'Accord de Paris et impose des conditions d'exploitation strictes.

Dans cette logique, le programme gouvernemental prévoit l'électrification complète du réseau RGTR d'ici 2030 : « *Les projets pilote de lignes de bus électriques seront poursuivis avec comme objectif d'aboutir à zéro émission sur le réseau des bus régionaux du Régime général des transports routiers (RGTR) en 2030.* »

Le programme gouvernemental prévoit de même des objectifs/standards concernant l'égalité des chances et la cohésion sociale. Pour relever les défis de la durabilité sociale, le Gouvernement demande aux opérateurs de transport une politique de l'emploi qui respecte le travailleur en lui offrant un salaire décent et des conditions de travail correctes.

Depuis 1978, la gestion et l'organisation de ces lignes d'autobus régionales sont organisées par l'État, l'exploitation en étant confiée à des entreprises privées d'autobus et d'autocars (règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics).

La loi du 25 janvier 2006 modifiant a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, confère au ministre ayant les transports dans ses attributions l'organisation et la gestion des transports publics, y compris la gestion financière et comptable.

La loi du 29 juin 2004 sur les transports publics vient d'être abrogée par celle du 5 février 2021 sur les transports publics. Cette dernière réitère la compétence du ministre des transports pour les services de transports publics et leur organisation, la gestion financière et comptable des services de transports publics par route étant dorénavant assurées par l'Administration des transports publics.

Les contrats avec les entreprises privées actuellement en vigueur pour l'exploitation du RGTR sont qualifiés de contrats de concession dans le sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) n° 2016/2338 du 14 décembre 2016.

Ils avaient été conclus sur base de négociations en vertu des dispositions de l'article 8, paragraphe 3 point d) du règlement 1370/2007 précité, leur échéance en étant fixée au 31 décembre 2021.

En date du 7 septembre 2020, l'appel d'offres en procédure ouverte pour l'exploitation de services de transports publics par route RGTR avait été lancé. La publication du marché a été effective au 10 septembre; la soumission relève du Livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. A noter qu'à ce moment, la loi modifiée du 29 juin 2004 était encore en vigueur. La proposition d'adjudication a été effectuée le 31 mars 2021.

Le marché est divisé en 32 lots distincts. La durée des lots varie entre 5 et 8 ans. La date limite de remise des offres avait été fixée au 8 décembre 2020, le calendrier du dossier de soumission avait prévu une adjudication au 31 mars 2021.

Le dossier de soumission a bien entendu été établi dans le respect du droit communautaire et national en matière de marchés publics ainsi que de transports publics de voyageurs et notamment du règlement 1370/2007 précité.

Afin de répondre aux stratégies gouvernementales en matière de mobilité, le nouveau réseau, et partant l'appel d'offres pour son exploitation, a été établi de manière à :

- offrir une couverture équilibrée du territoire, avec une optique de réseau homogène ;
- planifier des fréquences répondant aux besoins de la population desservie ;
- mettre en service des véhicules et capacités adaptés pour les différents services ;

- planifier des services mieux équilibrés en soirée ou les dimanches et jours de fête ;
- être complémentaire aux autres offres de transport public, dans l'esprit de la multimodalité.

Tenant compte du souhait exprimé par le Gouvernement en matière écologique et notamment d'électrification des moyens de transports publics, le marché prévoit l'électrification d'un nombre important de lignes d'autobus soit dès le début, soit au cours de la durée d'exécution du marché. Cet objectif est dans l'esprit de la directive (UE) n° 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, l'État du Grand-Duché de Luxembourg entendant promouvoir et stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie.

Le cahier des charges comprend également certaines mesures relatives à la protection des conditions de travail du personnel : 1° afin d'éviter tout dumping social, le soumissionnaire s'engage au minimum à respecter et à appliquer la Convention collective ; 2° aux fins de protection sociale du personnel de conduite affecté actuellement à l'exploitation du RGTR, des dispositions concernant une reprise du personnel préalablement affecté à un exploitant sortant, sont intégrées ; le conducteur ainsi repris bénéficiera auprès du nouvel employeur des droits dont il aurait pu bénéficier en cas de transfert d'entreprise au sens des articles L.127-1 et suivants du code du travail luxembourgeois. Les conducteurs concernés seront libres d'accepter ou non l'emploi qui leur est proposé.

Le volume du marché a été estimé à 66.000.000 kilomètres par an, susceptible d'augmenter dans les années à venir suivant l'évolution des besoins. Ce nombre est basé sur les analyses de planification en tenant compte de l'entière de la réorganisation du réseau. Il faut savoir que cette réorganisation se traduit par une refonte complète du réseau, basée sur l'étude Luxmobil, les comptages, les roadshows et ateliers publics assurés entre 2016 et 2018, et adaptée encore suite aux consultations et avis des communes. Le résultat consiste en l'instauration d'une nouvelle hiérarchisation des lignes, en suppressions et créations de lignes comprenant la mise en œuvre de lignes express et lignes complémentaires, et du rabattement de lignes régionales sur des pôles d'échange et lignes ferroviaires. D'ailleurs, l'accord de coalition prévoit la réalisation ainsi que le renforcement de la capacité des sites P&R.

Il faut noter que le marché n'a pas pris en compte les services purement scolaires qui sont considérés comme services réguliers spécialisés au sens de l'article 4 point 2 de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics. Ces lignes scolaires forment un réseau qui s'est distancié de plus en plus du réseau régulier, avec des besoins en déplacements de plus en plus individualisés, et ne fonctionnant pas pendant les vacances scolaires. Il convient de relever qu'au vu de de l'autopromotion des établissements résultant dans un recrutement d'élèves à travers tout le pays, de la volonté de se démarquer par rapport à d'autres, et d'horaires de classe souvent non homogènes, le transport scolaire devient davantage un transport sur-mesure.

Le marché n'a pas non plus pris en compte les lignes dénommées « lignes coordonnées RGTR/AVL », faisant objet d'une convention entre l'Etat et la Ville de Luxembourg. Il s'agit des lignes exploitées tant par des autobus de la Ville que par les moyens du RGTR, desservant les tronçons hautement fréquentés dans l'agglomération de la Ville (Howald, Leudelange, Bertrange, Walferdange, Steinsel, Senningerberg) et le centre de la capitale, et financées actuellement par l'Etat. Il est prévu de modifier la convention actuelle encore au cours de l'année 2021, dans le sens de conférer exclusivement à la Ville en tant qu'autorité locale compétente l'organisation des services sur le territoire des communes limitrophes tout en subsidiant la Ville pour participer aux frais inhérents à l'exploitation de leur réseau, conformément à l'article 13 de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics.

Le dossier de soumission a exigé de la part des soumissionnaires la remise d'un plan de mise en place, destiné à décrire l'organisation du soumissionnaire ainsi que la phase de préparation en vue de la mise en exploitation, à partir de l'attribution du lot jusqu'à la date du début de l'exploitation. En guise de sécurité sociale, il est également prévu une reprise de personnel de conduite préalablement affecté au RGTR, qui devra se faire au cours de la phase de mise en place.

Etant donné que les prestations à assurer concernant le nouveau réseau sont prévues pour le 1<sup>er</sup> janvier 2022, que la mise en place doit être assurée, que les exploitants doivent encore faire des acquisitions de matériel roulant dont les délais de livraison sont longs, une urgence existe en l'occurrence.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Ad article 1<sup>er</sup>

Le 10 septembre 2020, le département de la mobilité et des transports publics a lancé une procédure ouverte, européenne, conformément au Livre III de la loi sur les marchés publics.

La remise des offres a été faite le 8 décembre 2020 et la proposition d'adjudication le 31 mars 2021.

Dès le vote de la loi, les contrats peuvent être signés, à l'instar du contrat « PPP » signé après le vote de la loi du 29 mai 2009 relative à la réalisation du Campus scolaire de Mersch pour le Neie Lycée et pour le Lycée technique pour professions éducatives et sociales par le biais d'un partenariat public-privé.

### Ad article 2

Comme repris en détail à la fiche financière, le montant total de la soumission s'élève à 1 262 145 059 euros et la durée des 32 contrats varie entre 5 et 8 ans, en fonction de la nécessité d'adapter le réseau (l'on a estimé que les lignes seraient plus stables au Nord du pays qu'au centre par exemple). Il est évident que la part main d'œuvre est à adapter à l'indice des prix, échelle mobile des salaires.

### Ad article 3

Le montant annuel de cette dépense sera inscrit, comme dans le passé, dans le budget des recettes et des dépenses de l'Etat.

\*

## FICHE FINANCIERE

Le budget voté pour l'exercice 2021 se chiffre à 221.068.000 euros, inscrits à l'article 20.7.31.040 (crédit non limitatif et sans distinction d'exercice).

Le montant total des dépenses relatives à l'exploitation des services de transports publics de voyageurs par route, **dans le cadre du marché** pour lequel l'exploitation proprement dite commence au 1<sup>er</sup> janvier 2022, a été estimé comme suit, dans une projection pluriannuelle :

<i>Année</i>	<i>Montant à engager</i>	<i>Nombre de lots</i>
2022	198 630 757.15€	32
2023	198 630 757.15€	32
2024	198 630 757.15€	32
2025	198 630 757.15€	32
2026	198 630 757.15€	32
2027	145 722 818.23€	24
2028	86 382 732.15€	16
2029	36 885 721.94€	8
<b>Total marché 2022-2029</b>	<b>1 262 145 058.07€ arrondi à 1 262 145 059 €</b>	

Comme les premiers lots viennent à échéance à partir de 2027, les coûts prévisionnels de ce marché sont dégressifs à partir de cette année. De nouveaux appels d'offres devront être lancés en ce moment pour attribuer les lots concernés sous forme de nouveaux contrats.

Selon les consignes de l'IGF et de la DCF, la valeur totale du marché est à engager comptablement en entières au préalable de la passation de ma commande du marché. Il a donc été nécessaire de solliciter le relèvement du budget des engagements. La demande de relèvement du budget d'engagement adressée au Ministre des Finances a été accordée en date du 3 mars 2021, le montant total du budget des engagements se chiffrant dès lors à 1.575.068.000 euros (221.068.000 + 1.354.000.000). A noter

que le résultat de la soumission et donc du montant final de l'enveloppe de la soumission n'était pas encore connu au moment de la demande de relèvement du budget d'engagement.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi relative au financement des transports publics de voyageurs par route</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Administration des transports publics, Annick Trmata</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>247-84446</b>
<b>Courriel :</b>	<b>annick.trmata@atp.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Financement des transports publics par autobus dans le cadre de l'appel d'offres pour l'exploitation du réseau RGTR à partir du 1er janvier 2022</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	
<b>Date :</b>	<b>08/04/2021</b>

### Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
Si oui, laquelle/lesquelles :  
Remarques/Observations :
- Destinataires du projet :
  - Entreprises/Professions libérales : Oui  Non
  - Citoyens : Oui  Non
  - Administrations : Oui  Non
- Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
- Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
Remarques/Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non
- Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, lequel ?  
 Remarques/Observations :

#### Egalité des chances

15. Le projet est-il :  
 – principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
 – positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
 Si oui, expliquez de quelle manière :  
 – neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
 Si oui, expliquez pourquoi :  
 – négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui  Non   
 Si oui, expliquez de quelle manière :  
 16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, expliquez de quelle manière :

#### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)  
 18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.   
 Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7851/01



N° 7851<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI****relatif au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(14.7.2021)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'autoriser le Gouvernement à conclure 32 contrats d'exploitation de services de transports routiers publics, pour une durée maximale de 10 ans, avec les entreprises privées, sélectionnées à l'issue d'une procédure ouverte de passation de marchés publics.

**En bref**

- o La Chambre de Commerce souligne l'urgence d'adopter le Projet sous avis dans les meilleurs délais.
- ou,
- o Elle réitère la nécessité d'une « neutralité technologique » du moins, la nécessité de prévoir une marge de flexibilité à moyen et à long termes pour basculer vers de nouvelles technologies de mobilité.

\*

**CONTEXTE**

Avec plus de 300 lignes couvrant un total de 647 localités et transportant approximativement 125.000 passagers chaque jour en 2016, le réseau des lignes d'autobus du « Régime général des transports routiers » (RGTR) constitue un élément essentiel de l'offre de transport public au Luxembourg.

La gestion (y compris la gestion financière et comptable) et l'organisation de ces lignes de bus régionales relèvent, depuis 1978, des compétences de l'Etat, plus précisément du ministre ayant les transports dans ses attributions, tandis que l'exploitation est confiée à des sociétés d'autobus et d'autocars privées<sup>1</sup>. Les contrats actuellement en vigueur avec les entreprises privées sont qualifiés de contrats de concession au sens du règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1107/70 du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) n°2016/2338 du 13 décembre 2016<sup>2</sup>, et expirent le 31 décembre 2021.

Afin d'assurer l'exploitation des services de transports routiers publics au-delà de 2021, une soumission publique européenne a été lancée le 7 septembre 2020. La publication du marché est devenue effective au 10 septembre et la date limite de remise des offres était fixée au 8 décembre 2020. La proposition d'adjudication a été faite le 31 mars 2021.

<sup>1</sup> Cf. règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

<sup>2</sup> Lien vers le règlement européen précité

Le marché est divisé en **32 lots distincts, dont la durée varie entre cinq et huit ans**. Le volume du marché est estimé à 66 millions de kilomètres par an, mais pourrait être revu à la hausse lors des prochaines années en fonction des besoins. Il convient de souligner que le **RGTR est soumis à une refonte intégrale**, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Ainsi, une nouvelle hiérarchisation des lignes sera mise en place, des lignes seront supprimées et d'autres nouvellement créées (y compris des lignes express et des lignes complémentaires), et des lignes régionales seront rabattues sur des pôles d'échanges et lignes ferroviaires.

En accord avec les ambitions du gouvernement en matière de politique climatique et sociale, le marché prévoit également l'électrification complète du réseau RGTR d'ici 2030, ainsi que la promotion de l'équité sociale au sein des entreprises sélectionnées.

En outre, il convient de noter que le marché ne s'applique pas aux services purement scolaires, ni aux « lignes coordonnées RGTR/AVL »<sup>3</sup>, qui sont couverts par une convention entre l'Etat et la Ville de Luxembourg<sup>4</sup>.

Selon la fiche financière du Projet sous avis, le **montant total des dépenses relatives à l'exploitation des services de transports routiers publics jusqu'au 31 décembre 2029 est estimé à 1.262.145.059 euros hors TVA**. Les premiers lots venant à échéance à compter de 2027, le déchet budgétaire prévisionnel est dégressif à partir de cette année-là. De nouveaux appels d'offres devront donc être lancés le moment venu, afin d'attribuer les lots concernés en tant que nouveaux contrats de concession aux entreprises privées.

\*

## CONSIDERATIONS GENERALES

### *Concernant l'urgence entourant l'adoption du Projet sous avis*

Si la Chambre de Commerce n'a pas de commentaire spécifique quant au texte du Projet sous avis, elle **souligne l'urgence d'adopter ce Projet dans les meilleurs délais**. En effet, les contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route sont d'une importance capitale pour les sociétés d'autobus et d'autocars privées. Une adoption rapide du Projet sous avis permettrait donc de garantir aux entreprises sélectionnées une certaine sécurité de planification et de se préparer au mieux à l'exécution du marché, qui entrera en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### *Concernant l'électrification complète du réseau RGTR d'ici 2030*

La Chambre de Commerce réitère la nécessité d'une « **neutralité technologique** » ou, du moins, la nécessité de prévoir une marge de flexibilité à moyen et à long termes pour basculer vers de nouvelles technologies de mobilité. En effet, des alternatives plus efficaces, plus économiques et moins polluantes que les technologies existantes sont susceptibles d'être développées à terme. Afin d'éviter une situation de « verrouillage technologique », la Chambre de Commerce recommande de ne pas privilégier une technologie par rapport à une autre, comme par exemple le « tout électrique », tout en soutenant le développement de technologies de mobilité alternatives.

### *Concernant le manque de transparence de la projection du déchet budgétaire*

Etant donné que, contrairement aux années précédentes, le Projet sous avis ne tient plus compte des services de transport purement scolaires et des « lignes coordonnées RGTR/AVL », une analyse de l'évolution des dépenses liées à l'exploitation des services de transports routiers publics est difficilement réalisable, ce que regrette la Chambre de Commerce. Elle regrette également que la fiche financière manque de détails et d'hypothèses, ce qui rend l'interprétation des déchets budgétaires pratiquement impossible.

\*

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

<sup>3</sup> A savoir « Autobus de la Ville de Luxembourg »

<sup>4</sup> Il est prévu de modifier la convention actuelle au cours de l'année 2021 afin de confier à la Ville de Luxembourg, en tant qu'autorité locale compétente, la responsabilité exclusive de l'organisation des services de transports publics sur le territoire des communes limitrophes, tout en subventionnant la Ville pour participer aux frais liés à l'exploitation de leur réseau.

7851/02

**N° 7851<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI****relatif au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(26.8.2021)

Par lettre du 18 juin 2021, M François Bausch, ministre de la Mobilité et des Transports publics a soumis le projet de loi relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus à l'avis de la Chambre des salariés.

1. A titre liminaire, la CSL se permet de rappeler quelques-unes de ses préoccupations émises en décembre 2019 dans son avis n° III/32/2019 sur le projet de loi relatif à la refonte de la législation sur les transports publics :

18. *Les actuels contrats de service public pour la route vont échoir le 1er janvier 2022. Un appel d'offre public européen sera alors lancé. Cela va mettre un terme à des décennies de contrats consécutifs négociés entre l'État et les différents exploitants.*
19. *Dans ce contexte, notre Chambre craint que cet appel d'offre public européen ne permette plus à des entreprises de transport implantées au Luxembourg, de tailles relativement modestes, de faire face à la concurrence de plus grandes ou établies dans les pays voisins. Cela peut représenter une menace pour l'emploi. De plus, les grandes entreprises étrangères ne sont pas forcément habituées à la tradition du dialogue social au Luxembourg, et voudront profiter de leurs ressources et moyens pléthoriques pour imposer une interprétation des conventions collectives systématiquement défavorable aux travailleurs.*
20. *C'est pour cela que les appels d'offre public européen qui seront émis doivent contenir un cahier des charges avec des critères sociaux et environnementaux élevés. La simple rentabilité financière n'est pas pertinente. Les enjeux vont au-delà. L'exécutif tient un discours ambitieux sur la protection du climat. Et la transition écologique doit être juste socialement. Il faut donc que les paroles se concrétisent dans les actes par des exigences environnementales et sociales fortes, à faire respecter dans le secteur des transports publics pour éliminer le risque d'une concurrence déloyale.*
21. *En outre, la CSL insiste pour que les nouveaux contrats de service public, qui vont être conclus à partir du 1er janvier 2022, reprennent l'intégralité du contenu des conventions collectives, des acquis et des avantages sociaux qui s'appliquent dans le cadre des contrats actuels. Aussi, si un nouvel exploitant est désigné, celui-ci doit, le cas échéant, reprendre l'entièreté du personnel actuellement employé dans le cadre des contrats de service public.*

2. Notre chambre professionnelle est saisie actuellement pour avis concernant le projet de loi relatif au financement des transports RGTR.

En outre, sur sa demande par lettre du 14 janvier 2020, réitérée le 10 mai 2021, la CSL s'est vue transmettre le cahier des charges relatif à la procédure de soumission publique concernant l'attribution des marchés RGTR à partir du 1er janvier 2022.

Par rapport à ces documents, notre Chambre note qu'une bonne partie de ses revendications précitées restent toujours d'actualité.

S'y rajoutent les remarques plus ponctuelles suivantes :

### **Projet de loi relatif au financement du RGTR**

3. L'article 2 du projet de loi prévoit que « *le montant maximal retenu correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation* » .

4. Afin que le financement ne tienne compte de l'évolution future de la convention collective applicable au secteur, notre chambre professionnelle préconise une référence explicite dans le présent projet de loi à cette convention collective, surtout qu'en vertu de la tradition du dialogue social luxembourgeois ladite convention collective a vocation d'être généralement applicable pour avoir été déclarée d'obligation générale.

### **Cahier des charges du dossier de soumission**

5. Suite à sa demande par lettre des 14 janvier 2020 et 10 mai 2021, la CSL s'est vue transmettre ensemble avec le projet de loi concernant le financement du RGTR le cahier des charges ayant trait à la procédure de soumission publique relative à l'attribution des marchés RGTR à partir du 1er janvier 2022.

Ledit cahier des charges contient les conditions de travail applicables aux salariés concernés.

6. A ce titre, la CSL constate que le cahier des charges prévoit un recours aux salariés actuellement employés au RGTR que dans l'hypothèse où le nouvel exploitant ne dispose pas d'un nombre suffisant de salariés.

Notre chambre professionnelle note et déplore ainsi que bon nombre de salariés actuellement employés aux services du RGTR se verront dès le 1er janvier 2022 dans l'obligation d'être réaffectés à d'autres tâches, voire dans le pire des cas seront confrontés à une perte d'emploi si leur employeur, dans l'hypothèse où il n'a pas été titulaire d'une part de marché, ne devait pas pouvoir réorganiser différemment son entreprise.

7. Est par ailleurs mentionné dans le cahier des charges que « *l'exploitant est tenu d'assurer les services faisant objet du contrat avec un effectif de personnel de conduite dont au moins 80% est engagé suivant un contrat à durée indéterminée. Ceci comprend des contrats à temps plein et des contrats à temps partiel* » .

La CSL s'oppose fermement à une portion si importante (20%) au titre des contrats précaires à durée déterminée et revendique que l'intégralité des emplois dans le secteur concerné ne soient pourvus à des salariés occupés à durée indéterminée. La ventilation proposée est en effet totalement démesurée au vu des chiffres issus des relevés opérés au 31 mars 2020 par l'Inspection générale de la sécurité sociale (IGSS), selon lesquels les emplois précaires (CDD) ne représentent au niveau national que 5,1% de l'emploi total.

Concernant les contrats à temps partiel, notre Chambre professionnelle dénonce dans le secteur concerné les recours systématiques à des emplois pourvus à temps partiel, mais de facto gérés par des créneaux à plein temps. Afin de mettre un terme à cette politique des « faux-temps-partiels », la CSL fait actuellement un appel aux employeurs ayant obtenu leur part du marché à renoncer à cette pratique et à engager leur personnel sous contrat de travail à plein temps, lorsque les salariés seront régulièrement affectés à des tâches correspondant à un travail de 40 heures par semaine.

### **Contrat de services publics**

8. Concernant la possibilité de sous-traitance, il est prévu (C3.2.) que l'exploitant définit le volume des prestations sous-traitées dans sa déclaration de sous-traitance, exprimé en pourcentage des kilomètres par an. Ce volume des prestations sous-traitées peut varier pendant la durée du contrat, sans pouvoir dépasser 33%.

La CSL préconiserait un recours tout à fait exceptionnel au mécanisme de la sous-traitance. En tout cas, elle ne saurait avoir une telle envergure en termes de pourcentage.

9. L'alinéa 4 du point C.3.2 oblige l'exploitant envisageant de sous-traiter une partie de l'exploitation des lignes à un ou plusieurs nouveaux sous-traitants pendant la durée du contrat de notifier le changement envisagé au Ministre qui pourra refuser d'accepter un ou plusieurs sous-traitants.

Notre Chambre professionnelle estime indispensable d'associer les structures de représentation des salariés à la démarche en cause en impliquant obligatoirement les délégations du personnel dans un tel processus envisagé de recours à de nouvelles sous-traitances.

\*

Sous réserve de la prise en considération des remarques formulées dans le présent avis, la Chambre des salariés approuve le projet de loi susmentionné.

Luxembourg, le 26 août 2021

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Sylvain HOFFMANN

*La Présidente,*  
Nora BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7851/03



**N° 7851<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI****relatif au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(12.10.2021)

Par dépêche du 30 juin 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 28 juillet et 24 septembre 2021.

L'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, demandé selon la lettre de saisine, n'est pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

La loi en projet vise à autoriser le financement de l'exploitation des services publics de transport par route.

Le Régime général des transports routiers, ci-après « RGTR » est depuis 2009 exploité par voie de contrats de concessions décennaux conclus par voie d'attribution directe avec différentes entreprises par route. Les auteurs indiquent à l'exposé des motifs qu'une quarantaine d'entreprises d'autobus privées assurent actuellement l'exploitation des transports publics par route, le réseau étant constitué de plus de trois cent lignes. Les contrats sont arrivés à échéance et une procédure ouverte pour l'exploitation du service RGTR a été lancée.

Les modes d'attribution des contrats de services publics de transport de voyageurs sont régis par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, tel que modifié. Aux termes du règlement (CE) n° 1370/2007 précité, l'attribution des contrats revêtant la forme de concessions de services est uniquement régie par le règlement (CE) n° 1370/2007 précité, tandis que l'attribution des marchés de services pour les services de transport public de voyageurs s'effectue selon la procédure des marchés publics.

C'est à juste titre que les auteurs ont recours à une loi spéciale pour satisfaire aux exigences de l'article 99 de la Constitution qui exige une telle loi pour tout engagement financier dépassant le seuil tel que déterminé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Articles 1<sup>er</sup> et 2*

L'article 1<sup>er</sup> sous examen vise à autoriser le Gouvernement à conclure trente-deux contrats pour l'exploitation des « services de transports publics par route, pour une période maximale de dix ans ». L'article 2 en projet définit l'enveloppe budgétaire à accorder pour l'exploitation de ces services.

Les services de transports publics par route sont définis à l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics comme comprenant les services réguliers, les services réguliers spécialisés, les services à la demande et les services spécifiques<sup>1</sup>. Au vu des articles 3 et 4 de la loi précitée du 5 février 2021, les services réguliers de transport publics réguliers par route sont effectués au moyen d'autobus et d'autocars, les services à la demande et spécifiques pouvant également être effectués au moyen de voitures automobiles à personnes.

En visant indistinctement les « services de transports publics par route », le texte sous avis inclut les services réguliers spécialisés, les services à la demande et les services spécifiques dans l'enveloppe budgétaire à accorder. Il ressort clairement de l'exposé des motifs que telle n'est pas l'intention des auteurs. Le Conseil d'État suggère dès lors de viser l'exploitation des « services réguliers de transports publics par route ».

S'il est loisible au législateur de déterminer avec précision le nombre de contrats pour lesquels il autorise le financement, une telle mention n'est cependant pas requise ni sur le fondement de la loi précitée du 8 juin 1999 ni sur celui de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Étant donné que le nombre d'adjudicateurs retenus n'est pas requis au titre de la loi précitée du 8 avril 2018, le Conseil d'État propose d'en faire abstraction.

De plus, la mention selon laquelle l'exploitation des services de transports publics est confiée « pour une période maximale de dix ans » est aux yeux du Conseil d'État superfétatoire au vu de l'article 16, lettre b), de la loi précitée du 8 avril 2018.

Au vu des développements qui précèdent, le Conseil d'État suggère de regrouper les deux articles sous revue en un seul article, et de lui conférer par exemple la teneur suivante :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation. »

### *Article 3 (2 selon le Conseil d'État)*

L'article sous examen règle l'imputation des dépenses au budget de l'État et n'appelle pas d'observation.

### *Article 4 (3 selon le Conseil d'État)*

L'article sous examen relatif à la publication et l'entrée en vigueur de la loi n'appelle pas d'observation.

\*

<sup>1</sup> Article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics :

« Les services de transports publics par route sont définis comme suit :

- 1° les services réguliers : services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminé, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ;
- 2° les services réguliers spécialisés : services réguliers visés au point 1° qui sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ;
- 3° les services à la demande : services qui sont offerts et exécutés sur un trajet déterminé en fonction de la demande des voyageurs ;
- 4° les services spécifiques : services de transports complémentaires à chacun des services visés aux points 1° à 3°, effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les services visés aux points 1° à 3° ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente. »

**OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE***Intitulé*

Il est suggéré de remplacer le terme « relatif » par le terme « relative ».

*Article 1<sup>er</sup>*

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates. Par conséquent, il y a lieu d'écrire « trente-deux contrats » et « dix ans » en toutes lettres.

*Article 2*

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 1 262 145 059 euros ».

*Article 3*

Les termes « de la présente loi » sont à supprimer, car superfétatoires.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 17 votants, le 12 octobre 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7851/04

N° 7851<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI****relative au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (26.10.2021).....	1
2) Texte coordonné.....	3

\*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES  
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(26.10.2021)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir un amendement au projet de loi mentionné sous rubrique, adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 21 octobre 2021.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant l'amendement proposé (figurant en caractères gras).

\*

**AMENDEMENT***Amendement unique – Article 1<sup>er</sup>*

La commission propose de modifier l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période maximale de 10 ans, avec les adjudicataires sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

**Art. 2.** La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peut pas dépasser le montant de 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au ~~31 décembre 2029~~ 15 juillet 2032.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation. »

#### *Commentaire de l'amendement 1*

Dans son avis du 12 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'en visant indistinctement les « services de transports publics par route », le projet de loi inclut les services réguliers spécialisés, les services à la demande et les services spécifiques dans l'enveloppe budgétaire à accorder. Il ressort clairement de l'exposé des motifs que telle n'est pas l'intention des auteurs. Le Conseil d'État suggère dès lors de viser l'exploitation des « services réguliers de transports publics par route ».

En plus, la Haute Corporation note que s'il est loisible au législateur de déterminer avec précision le nombre de contrats pour lesquels il autorise le financement, une telle mention n'est cependant pas requise ni sur le fondement de la loi du 8 juin 1999 ni sur celui de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Étant donné que le nombre d'adjudicateurs retenus n'est pas requis au titre de la loi précitée du 8 avril 2018, le Conseil d'État propose d'en faire abstraction.

De plus, la mention selon laquelle l'exploitation des services de transports publics est confiée « pour une période maximale de dix ans » est aux yeux du Conseil d'État superfétatoire au vu de l'article 16, lettre b), de la loi précitée du 8 avril 2018.

Au vu des développements qui précèdent, le Conseil d'État suggère de regrouper les deux articles sous revue en un seul article, et de lui conférer par exemple la teneur suivante :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation. »

La commission parlementaire a décidé de faire droit à la suggestion d'introduire la précision des services « réguliers », visés par la présente loi, de faire abstraction du nombre de contrats concernés ainsi que de regrouper les articles 1<sup>er</sup> et 2 dans un seul article.

Le Conseil d'État suggère en outre de ne pas indiquer que l'exploitation est confiée « pour une période maximale de dix ans », indication superfétatoire aux yeux de la Haute Corporation au vu de l'article 16, lettre b)<sup>1</sup>, de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics. La commission a décidé de tenir également compte de cette observation.

La commission relève encore que la date du 31 décembre 2029 couvrirait bien l'intégralité de la durée des contrats pour le cas où l'entrée en vigueur pouvait avoir lieu au 1<sup>er</sup> janvier 2022, la durée maximale des contrats étant fixée à 8 ans.

Or, une entrée en vigueur des nouveaux contrats d'exploitation au 1<sup>er</sup> janvier 2022 est reportée pour deux raisons :

- d'un côté, la nécessité d'une loi spéciale n'avait été soulevée qu'au printemps 2021, la procédure législative n'a donc été lancée que très tardivement ; en même temps la mise en place des contrats précédant l'exploitation (9 mois selon le cahier des charges) s'en voit réduite à néant, compromettant ainsi le début de l'exécution du marché ;
- de l'autre côté, les décisions d'attribution de plusieurs lots de ce marché ont fait l'objet d'une ordonnance de sursis à exécution et la procédure judiciaire au fond devant le Tribunal administratif est toujours en cours.

<sup>1</sup> « Les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l'exercice budgétaire, excepté dans l'un ou l'autre des cas suivants : [...] b) lorsqu'en raison de l'importance ou de la spécialité des travaux, fournitures ou services, les marchés ne peuvent être réalisés pendant l'exercice où ils sont conclus. Dans ce cas la durée doit être adaptée à la nature du marché pour soit tenir compte de la durée de réalisation effective des travaux, fournitures ou services, soit optimiser les conditions économiques de réalisation du marché. Toutefois la durée de ces marchés ne peut pas dépasser 10 exercices, y non compris celui au cours duquel les marchés ont été conclus ; »

Au vu de la situation, il a été convenu avec toutes les entreprises de prolonger les contrats actuels jusqu'à la mi-juillet 2022, précisément jusqu'au 15 juillet inclus. Cette date avait été choisie afin de couvrir encore l'exploitation des courses scolaires de l'année scolaire en cours, sous la régie du contrat actuel. Les entreprises concernées ont accepté de prolonger la validité de leurs offres, et donc de leurs prix, jusqu'au vote de la loi spéciale sur le financement.

Les dates et échéances prévues pour les contrats doivent évidemment rester cohérentes avec la présente loi en projet.

La signature des nouveaux contrats est souhaitée et réalisable avant juillet 2022 pour une entrée en vigueur opérationnelle au 16 juillet 2022, pour les lots qui ne sont pas visés par une mesure provisoire (sont concernés 22 lots, dont la durée varie entre 5 et 8 ans) ; la signature des contrats restants (10 lots, dont la durée varie également entre 5 et 8 ans) faisant l'objet du recours au fond est reportée à la fin des procédures judiciaires pendantes, en espérant que celle-ci aura lieu avant le 15 juillet 2024.

La commission propose par conséquent d'amender cette partie de l'article en y indiquant comme date butoir le 15 juillet 2032.

\*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État l'amendement exposé ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux chambres professionnelles.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Fernand ETGEN

\*

## TEXTE COORDONNE

*(Les amendements parlementaires sont indiqués en caractères gras, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)*

### PROJET DE LOI

#### relatif relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus

Art. 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période maximale de 10 ans, avec les adjudicataires sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Art. 2. La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peut pas dépasser le montant de 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029 15 juillet 2032.



Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

**Art. 2. Art. 3.** Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

**Art. 3. Art. 4.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

7851/05

**N° 7851<sup>5</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI****relative au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(30.11.2021)

Par dépêche du 26 octobre 2021, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État un amendement parlementaire unique au projet de loi sous rubrique, adopté par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 21 octobre 2021.

Le texte de l'amendement était accompagné d'un commentaire ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant l'amendement proposé, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

\*

**EXAMEN DE L'AMENDEMENT UNIQUE**

L'amendement unique reprend la proposition de texte formulée par le Conseil d'État dans son avis initial du 12 octobre 2021, à l'exception toutefois de la date pour laquelle l'enveloppe budgétaire est accordée. Les auteurs expliquent en effet devoir prévoir une date ultérieure, la signature de certains contrats faisant l'objet de recours étant reportée à l'issue des procédures judiciaires en cours.

Dans la mesure où ce report de date ne concerne que la durée globale de l'enveloppe budgétaire, mais n'affecte pas la durée des contrats d'exploitation qui, par l'effet de l'article 16 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ne peut pas excéder dix ans, le texte de l'amendement unique n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 30 novembre 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Pour le Président,*  
*Le Vice-Président,*  
Patrick SANTER

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7851/06

**N° 7851<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI****relative au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE  
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(9.12.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président ; Mme Chantal GARY, Rapportrice ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 1<sup>er</sup> juillet 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière et d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis un avis en date du 14 juillet 2021, réceptionné le 30 juillet 2021.

La Chambre des Salariés a donné son avis le 26 août 2021, réceptionné le 24 septembre 2021.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 12 octobre 2021.

Lors de la réunion du 21 octobre 2021, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Madame Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice du projet de loi.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 26 octobre 2021.

La Haute Corporation a émis un avis complémentaire en date du 30 novembre 2021, avis qui a fait l'objet d'un examen au cours de la réunion de la commission parlementaire en date du 2 décembre 2021.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 9 décembre 2021.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi se compose de trois articles et a comme objet d'autoriser le financement de l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 1.262.145.059 d'euros hors TVA jusqu'au 15 juillet 2032. Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points et sera adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

Cette loi de financement est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, étant donné que l'engagement financier susmentionnée dépasse très largement le seuil de 40.000.000 d'euros déterminé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

Le texte, déposé le 1<sup>er</sup> juillet 2021, tablait encore sur une entrée en vigueur des nouveaux contrats d'exploitation au 1<sup>er</sup> janvier 2021 et sur la date butoir du 31 décembre 2029. Or, ces deux dates ont dû être reportées. D'un côté, la nécessité d'une loi spéciale n'avait été soulevée qu'au printemps 2021 et la procédure législative n'a donc été lancée que très tardivement et, de l'autre côté, les décisions d'attribution de plusieurs lots de ce marché ont fait l'objet d'une ordonnance de sursis à exécution et d'une procédure judiciaire au fond devant le Tribunal administratif est toujours en cours.

Au vu de la situation, il a été convenu avec toutes les entreprises de prolonger les contrats actuels jusqu'au 15 juillet 2022 inclus, date qui a par ailleurs l'avantage de couvrir encore l'exploitation des courses scolaires de l'année scolaire en cours, sous la régie du contrat actuel.

Sur les 32 lots attribués, la signature et l'entrée en vigueur opérationnelle sont donc désormais prévues au 16 juillet 2022 pour 22 lots non visés par la procédure judiciaire susmentionnée et la signature des 10 contrats restants est reportée à la fin des procédures judiciaires pendantes, en espérant que celle-ci interviendra avant le 15 juillet 2024. La durée des contrats variant entre 5 et 8 ans, la nouvelle date butoir a par conséquent été fixée au 15 juillet 2032.

\*

### III. CONSIDERATIONS GENERALES

Les contrats de service régulier de transports publics par route (autobus), constituant le réseau autobus dénommé « Régime général des transports routiers » (RGTR) créé en 1978, ont toujours été conclus jusqu'à ce jour de gré à gré avec différentes entreprises privées de bus, à chaque fois pour une durée de 10 ans.

Les derniers contrats de concession déterminant les conditions générales d'exploitation de services de transports publics par route dans le cadre du RGTR ont été conclus en 2009 par voie d'attribution directe. En effet, en 2008, le Ministre des Transports avait procédé à l'époque à la remise des nouvelles autorisations d'exploitation des lignes d'autobus organisées et financées par le Ministère des Transports et exploitées par les entreprises d'autobus. Il avait signé en même temps avec les titulaires desdites autorisations un contrat de service public, négocié de gré à gré entre le Ministère des Transports et la Fédération Luxembourgeoise des Entreprises d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) pour une durée de 10 ans. Ainsi, une quarantaine d'entreprises d'autobus privées assurent actuellement l'exploitation des transports publics par route. Le réseau est constitué de plus de 300 lignes RGTR desservant au total 647 localités, dont 72 dans les régions transfrontalières.

Pour des raisons opérationnelles, ces contrats ont été prolongés de 3 ans, après information de la Commission européenne afin de pouvoir stabiliser le réseau destiné à être intégralement réorganisé au niveau national avant de lancer un cahier des charges avec des lignes de bus précises et structurées.

Une procédure européenne ouverte a été lancée à cet effet en septembre 2020. Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure de marchés publics au moment de l'attribution des marchés en question que le Ministère des Finances a soulevé l'exigence de faire voter une loi spéciale en vertu de l'article 99 de la Constitution et de l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État, suite à un refus de visa de la part de la direction du contrôle financier du 9 avril 2021. À noter dans ce contexte que depuis plus de 20 ans, le seuil annuel de 40 millions d'euros pour l'exploitation du réseau RGTR est dépassé, sans susciter de remarques, ni de la part de la Chambre des Députés, ni de la part de la Cour des Comptes, ni de la part de la Direction du contrôle financier. Les montants afférents sont inscrits annuellement au budget de l'État et se basent sur le contrat précité de 2009 conclu pour une durée initiale de 10 ans. D'ailleurs, même la prolongation de 3 ans ayant également dépassé ce seuil n'a pas fait l'objet d'observations à ce sujet de la part du contrôle financier.

En effet, la contribution de l'État aux frais d'exploitation du RGTR est approuvée annuellement par un article budgétaire inclus dans le budget des recettes et des dépenses de l'État libellé « Services publics d'autobus assurés par des entreprises privées en exécution des contrats de concession conclus avec l'État ». Le tableau ci-dessous indique à titre d'information les montants annuels acquittés depuis l'année 2000 pour le seul service RGTR :

<i>Année</i>	<i>Compte (en euros)</i>
2000	45 288 090,40
2001	51 197 464,15
2002	58 080 125,91
2003	62 314 523,80
2004	67 926 075,23
2005	75 483 401,34
2006	82 691 948,78
2007	90 580 999,28
2008	102 237 853,43
2009	110 206 444,68
2010	111 659 532,24
2011	122 092 572,32
2012	131 902 455,03
2013	133 815 150,62
2014	138 297 744,38
2015	149 018 744,88
2016	157 838 144,67
2017	169 399 471,72
2018	184 597 038,06
2019	209 030 162,83
2020	227 403 387,15
2021 budget	221 068 000,00

Le réseau des lignes d'autobus du RGTR représente, à côté de l'offre ferroviaire ainsi que, depuis décembre 2017, du tramway, un élément clé dans l'offre des transports publics. Ce réseau de transports publics routiers couvre tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et ses régions transfrontalières limitrophes. Les lignes d'autobus offrent des liaisons vers les grandes agglomérations du pays surtout depuis les régions qui ne possèdent pas d'offre ferroviaire, et jouent un rôle de connecteur entre les régions, comblant ainsi également des besoins locaux. En transportant quelque 125.000 passagers par jour (2016), le RGTR est aujourd'hui un des plus importants fournisseurs de services de transports publics au Luxembourg.

Le programme gouvernemental 2018-2023 prévoit l'électrification complète du réseau RGTR d'ici 2030 : « *Les projets pilote de lignes de bus électriques seront poursuivis avec comme objectif d'aboutir à zéro émission sur le réseau des bus régionaux du Régime général des transports routiers (RGTR) en 2030.* » Le programme gouvernemental prévoit de même des objectifs/standards concernant l'égalité des chances et la cohésion sociale. Pour relever les défis de la durabilité sociale, le Gouvernement demande aux opérateurs de transport une politique de l'emploi qui respecte le travailleur en lui offrant un salaire décent et des conditions de travail correctes.

Depuis 1978, la gestion et l'organisation de ces lignes d'autobus régionales sont organisées par l'État, l'exploitation en étant confiée à des entreprises privées d'autobus et d'autocars et la loi a conféré au ministre ayant les transports dans ses attributions l'organisation et la gestion des transports publics, y compris la gestion financière et comptable. La loi du 29 juin 2004 sur les transports publics vient d'être abrogée par celle du 5 février 2021 sur les transports publics. Cette dernière réitère la compétence du ministre des Transports pour les services de transports publics et leur organisation ; la gestion financière et comptable des services de transports publics par route étant dorénavant assurée par l'Administration des transports publics.



Les contrats avec les entreprises privées actuellement en vigueur pour l'exploitation du RGTR sont qualifiés de contrats de concession dans le sens du règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) n°2016/2338 du 14 décembre 2016. Ils avaient été conclus sur base de négociations en vertu des dispositions de l'article 8, paragraphe, 3 point d) du règlement 1370/2007 précité, leur échéance étant fixée au 31 décembre 2021.

En date du 7 septembre 2020, l'appel d'offres en procédure ouverte pour l'exploitation de services de transports publics par route RGTR avait été lancé et la publication du marché a été effective au 10 septembre. La date limite de remise des offres avait été fixée au 8 décembre 2020 et la proposition d'adjudication a finalement été effectuée le 31 mars 2021. Le marché était divisé en 32 lots distincts avec une durée variant entre 5 et 8 ans.

Afin de répondre aux stratégies gouvernementales en matière de mobilité, le nouveau réseau et, partant, l'appel d'offres pour son exploitation ont été établis de manière à :

- offrir une couverture équilibrée du territoire, avec une optique de réseau homogène ;
- planifier des fréquences répondant aux besoins de la population desservie ;
- mettre en service des véhicules et capacités adaptés pour les différents services ;
- planifier des services mieux équilibrés en soirée ou les dimanches et jours de fête ;
- être complémentaire aux autres offres de transport public, dans l'esprit de la multimodalité.

Tenant compte du souhait exprimé par le Gouvernement en matière écologique et notamment d'électrification des moyens de transports publics, le marché prévoit l'électrification d'un nombre important de lignes d'autobus soit dès le début, soit au cours de la durée d'exécution du marché. Cet objectif est dans l'esprit de la directive (UE) n°2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Le cahier des charges comprend également certaines mesures relatives à la protection des conditions de travail du personnel :

1. afin d'éviter tout dumping social, le soumissionnaire s'engage au minimum à respecter et à appliquer la convention collective ;
2. aux fins d'assurer la protection sociale du personnel de conduite affecté actuellement à l'exploitation du RGTR, des dispositions concernant une reprise du personnel préalablement affecté à un exploitant sortant sont intégrées. Le conducteur ainsi repris bénéficiera auprès du nouvel employeur des droits dont il aurait pu bénéficier en cas de transfert d'entreprise au sens des articles L.127-1 et suivants du Code du travail luxembourgeois. Les conducteurs concernés seront libres d'accepter ou non l'emploi qui leur est proposé.

Le volume du marché a été estimé à 66.000.000 kilomètres par an, susceptible d'augmenter dans les années à venir suivant l'évolution des besoins. Ce nombre est basé sur les analyses de planification en tenant compte de l'intégralité de la réorganisation du réseau. Il faut savoir que cette réorganisation se traduit par une refonte complète du réseau, basée sur l'étude « Luxmobil », les comptages, les « road-shows » et ateliers publics assurés entre 2016 et 2018, et adaptée encore suite aux consultations et avis des communes.

Le résultat consiste en l'instauration d'une nouvelle hiérarchisation des lignes, en suppressions et créations de lignes comprenant la mise en œuvre de lignes express et lignes complémentaires, et du rabattement de lignes régionales sur des pôles d'échange et lignes ferroviaires. D'ailleurs, l'accord de coalition prévoit la réalisation ainsi que le renforcement de la capacité des sites P&R.

Il faut noter que le marché n'a pas pris en compte les services purement scolaires qui sont considérés comme services réguliers spécialisés au sens de l'article 4, point 2 de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics. Ces lignes scolaires forment un réseau qui s'est distancé de plus en plus du réseau régulier, avec des besoins en déplacements de plus en plus individualisés et ne fonctionnant pas pendant les vacances scolaires. Il convient de relever qu'au vu de l'autopromotion des établissements résultant dans un recrutement d'élèves à travers tout le pays, de la volonté de se démarquer par rapport à d'autres, et d'horaires de classe souvent non homogènes, le transport scolaire devient davantage un transport sur-mesure.

Le marché n'a pas non plus pris en compte les lignes dénommées « lignes coordonnées RGTR/AVL », faisant l'objet d'une convention entre l'État et la Ville de Luxembourg. Il s'agit des lignes exploitées tant par des autobus de la Ville que par les moyens du RGTR, desservant les tronçons hautement fréquentés dans l'agglomération de la Ville (Howald, Leudelange, Bertrange, Walferdange, Steinsel, Senningerberg) et le centre de la capitale, et financées actuellement par l'État. Il est prévu de modifier la convention actuelle dans le sens de conférer exclusivement à la Ville, en tant qu'autorité locale compétente, l'organisation des services sur le territoire des communes limitrophes tout en subsidiant la Ville pour participer aux frais inhérents à l'exploitation de leur réseau, conformément à l'article 13 de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics.

Le dossier de soumission a exigé de la part des soumissionnaires la remise d'un plan de mise en place, destiné à décrire l'organisation du soumissionnaire ainsi que la phase de préparation en vue de la mise en exploitation, à partir de l'attribution du lot jusqu'à la date du début de l'exploitation. En ce qui concerne le volet de la sécurité sociale, une reprise de personnel de conduite préalablement affecté au RGTR est également prévue, qui devra se faire au cours de la phase de mise en place.

### Fiche financière

Le montant total des dépenses relatives à l'exploitation des services réguliers de transports publics de voyageurs par route, dans le cadre du marché visé a été estimé comme suit, dans une projection pluriannuelle (basé encore sur l'échéance initiale 1.1.2022 à 31.12.2019) :

<i>Année</i>	<i>Montant à engager</i>	<i>Nombre de lots</i>
2022	198 630 757.15€	32
2023	198 630 757.15€	32
2024	198 630 757.15€	32
2025	198 630 757.15€	32
2026	198 630 757.15€	32
2027	145 722 818.23€	24
2028	86 382 732.15€	16
2029	36 885 721.94€	8
<b>Total marché 2022-2029</b>	<b>1 262 145 058.07€ arrondi à 1 262 145 059 €</b>	

Comme les lots ont une durée de 5 à 8 ans, les premiers lots viendront à échéance à partir de 2027 et les coûts prévisionnels de ce marché deviennent dégressifs à partir de cette même année. De nouveaux appels d'offres devront alors être lancés pour attribuer les lots concernés sous forme de nouveaux contrats.

Selon les consignes de l'IGF et de la DCF, la valeur totale du marché est à engager comptablement en totalité au préalable de la passation de la commande du marché. Il a donc été nécessaire de solliciter le relèvement du budget des engagements. La demande de relèvement du budget d'engagement adressée au Ministre des Finances a été accordée en date du 3 mars 2021, le montant total du budget des engagements se chiffrant dès lors à 1.575.068.000 d'euros (221.068.000 + 1.354.000.000). À noter que le résultat de la soumission et donc du montant final de l'enveloppe de la soumission n'était pas encore connu au moment de la demande de relèvement du budget d'engagement.

\*

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

##### **Avis du Conseil d'Etat (12.10.2021)**

Le Conseil d'État constate qu'en visant indistinctement les « services de transports publics par route », le texte sous avis inclut les services réguliers spécialisés, les services à la demande et les services spécifiques dans l'enveloppe budgétaire à accorder, bien qu'il ressorte de l'exposé des motifs que telle n'est pas l'intention des auteurs. Le Conseil d'État suggère dès lors de viser l'exploitation des « services réguliers de transports publics par route ».

S'il est loisible au législateur de déterminer avec précision le nombre de contrats pour lesquels il autorise le financement, une telle mention n'est cependant pas requise et le Conseil d'État propose d'en faire abstraction. Ensuite, la Haute Corporation estime superfétatoire la mention selon laquelle l'exploitation des services de transports publics est confiée « pour une période maximale de dix ans » au vu de l'article 16, lettre b), de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. En conséquence, le Conseil d'État suggère de regrouper les articles 1<sup>er</sup> et 2 en un seul article tout en proposant un libellé.

Les articles 3 et 4 n'ont pas appelé d'observation de la part du Conseil d'État.

##### **Avis complémentaire du Conseil d'Etat (30.11.2021)**

Le Conseil d'État constate que l'amendement unique, adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 21 octobre 2021, reprend la proposition de texte formulée par le Conseil d'État dans son avis initial du 12 octobre 2021, à l'exception toutefois de la date pour laquelle l'enveloppe budgétaire est accordée.

Dans la mesure où ce report de date ne concerne que la durée globale de l'enveloppe budgétaire, mais n'affecte pas la durée des contrats d'exploitation qui, par l'effet de l'article 16 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ne peut pas excéder dix ans, le texte de l'amendement unique n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

\*

#### **V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES**

##### **Avis de la Chambre de Commerce (14.7.2021)**

La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

Elle estime que les contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route sont d'une importance capitale pour les sociétés d'autobus et d'autocars privées. Une adoption rapide du projet sous avis permettrait donc de garantir aux entreprises sélectionnées une certaine sécurité de planification et de se préparer au mieux à l'exécution du marché, qui entrera en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Concernant l'électrification complète du réseau RGTR d'ici 2030, la Chambre de Commerce réitère la nécessité d'une « neutralité technologique » ou, du moins, la nécessité de prévoir une marge de flexibilité à moyen et à long termes pour basculer vers de nouvelles technologies de mobilité. En effet, des alternatives plus efficaces, plus économiques et moins polluantes que les technologies existantes sont susceptibles d'être développées à terme et elle plaide donc pour éviter une situation de « verrouillage technologique ».

Enfin, la Chambre de Commerce regrette que le projet sous avis ne tienne pas compte des services de transport purement scolaires et des « lignes coordonnées RGTR/AVL » et que la fiche financière du projet sous avis manque de détails et d'hypothèses. L'interprétation des déchets budgétaires et l'analyse de l'évolution des dépenses liées à l'exploitation des services de transports routiers publics serait difficilement réalisable selon la chambre professionnelle.

##### **Avis de la Chambre des Salariés (26.8.2021)**

La Chambre des Salariés approuve le projet de loi sous réserve de la prise en considération de plusieurs remarques.

Après un rappel de quelques-unes de ses préoccupations émises en décembre 2019 sur le projet de loi relatif à la refonte de la législation sur les transports publics, et sur base de l'analyse du cahier des charges relatif à la procédure de soumission publique concernant l'attribution des marchés RGTR à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, la Chambre des Salariés note dans son avis qu'une bonne partie de ses revendications de décembre 2019 restent toujours d'actualité.

Afin que le financement tienne compte de l'évolution future de la convention collective applicable au secteur, la Chambre des Salariés préconise une référence explicite dans le présent projet de loi à cette convention collective, surtout qu'en vertu de la tradition du dialogue social luxembourgeois ladite convention collective a vocation d'être généralement applicable pour avoir été déclarée d'obligation générale.

Quant au cahier des charges du dossier de soumission que la CSL s'est vue transmettre ensemble avec le projet de loi sous avis, la chambre professionnelle constate que le cahier des charges prévoit un recours aux salariés actuellement employés au RGTR uniquement dans l'hypothèse où le nouvel exploitant ne dispose pas d'un nombre suffisant de salariés. La CSL déplore ainsi que bon nombre de salariés actuellement employés aux services du RGTR se verraient dès le 1<sup>er</sup> janvier 2022 dans l'obligation d'être réaffectés à d'autres tâches voire, dans le pire des cas, seraient confrontés à une perte d'emploi si leur employeur, dans l'hypothèse où leur employeur ne se serait pas vu attribuer une part de marché, ne devrait pas pouvoir réorganiser différemment son entreprise.

Le cahier des charges mentionne par ailleurs que « *l'exploitant est tenu d'assurer les services faisant objet du contrat avec un effectif de personnel de conduite dont au moins 80% est engagé suivant un contrat à durée indéterminée. Ceci comprend des contrats à temps plein et des contrats à temps partiel* ». La CSL s'oppose fermement à une portion si importante (20%) au titre des contrats précaires à durée déterminée et revendique que l'intégralité des emplois dans le secteur concerné soient pourvus avec des salariés occupés à durée indéterminée.

Concernant les contrats à temps partiel, la CSL rappelle qu'elle dénonce dans ce secteur le recours systématique à des emplois pourvus à temps partiel, mais de facto gérés par des créneaux à plein temps. Afin de mettre un terme à cette politique des « faux-temps-partiels », la CSL fait un appel aux employeurs ayant obtenu leur part du marché à renoncer à cette pratique et à engager leur personnel sous contrat de travail à plein temps, lorsque les salariés seront régulièrement affectés à des tâches correspondant à un travail de 40 heures par semaine.

Concernant la possibilité de sous-traitance, il est prévu que l'exploitant définit le volume des prestations sous-traitées dans sa déclaration de sous-traitance, exprimé en pourcentage des kilomètres par an. Ce volume des prestations sous-traitées peut varier pendant la durée du contrat, sans pouvoir dépasser 33%. La CSL préconiserait un recours tout à fait exceptionnel au mécanisme de la sous-traitance. En tout cas, elle ne saurait avoir une telle envergure en termes de pourcentage.

Enfin, l'exploitant envisageant de sous-traiter une partie de l'exploitation des lignes à un ou plusieurs nouveaux sous-traitants pendant la durée du contrat est obligé de notifier le changement envisagé au Ministre qui pourra refuser d'accepter un ou plusieurs sous-traitants. La CSL estime indispensable d'associer les structures de représentation des salariés à la démarche en cause en impliquant obligatoirement les délégations du personnel dans un tel processus envisagé de recours à de nouvelles sous-traitances.

\*

## VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Intitulé*

Le Conseil d'État, dans ses observations d'ordre légistique, suggère dans son avis du 12 octobre 2021, de remplacer le terme « relatif » par le terme « relative ».

La commission parlementaire a décidé de suivre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

### *Articles 1<sup>er</sup> et 2 du projet de loi déposé (nouvel article 1<sup>er</sup>)*

L'article 1<sup>er</sup> prévoit que le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période maximale de 10 ans, avec les adjudicataires

sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au Livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

À noter que le 10 septembre 2020, le département de la mobilité et des transports publics a lancé une procédure ouverte, européenne, conformément au Livre III de la loi sur les marchés publics. La remise des offres a été faite le 8 décembre 2020 et la proposition d'adjudication le 31 mars 2021.

Dès le vote de la loi, les contrats peuvent être signés, à l'instar du contrat « PPP » signé après le vote de la loi du 29 mai 2009 relative à la réalisation du Campus scolaire de Mersch pour le Neie Lycée et pour le Lycée technique pour professions éducatives et sociales par le biais d'un partenariat public-privé.

L'article 2 prévoit que le montant total de la soumission au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peut pas dépasser le montant de 1.262.145.059 d'euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Dans son avis du 12 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'en visant indistinctement les « services de transports publics par route », le projet de loi inclut les services réguliers spécialisés, les services à la demande et les services spécifiques dans l'enveloppe budgétaire à accorder. Il ressort clairement de l'exposé des motifs que telle n'est pas l'intention des auteurs. Le Conseil d'État suggère dès lors de viser l'exploitation des « services réguliers de transports publics par route ».

En plus, la Haute Corporation note que s'il est loisible au législateur de déterminer avec précision le nombre de contrats pour lesquels il autorise le financement, une telle mention n'est cependant pas requise ni sur le fondement de la loi du 8 juin 1999 ni sur celui de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Étant donné que le nombre d'adjudicateurs retenus n'est pas requis au titre de la loi précitée du 8 avril 2018, le Conseil d'État propose d'en faire abstraction.

De plus, la mention selon laquelle l'exploitation des services de transports publics est confiée « pour une période maximale de dix ans » est, aux yeux du Conseil d'État, superfétatoire au vu de l'article 16, lettre b), de la loi précitée du 8 avril 2018.

Au vu des développements qui précèdent, le Conseil d'État suggère de regrouper les deux articles sous revue en un seul article, et de lui conférer par exemple la teneur suivante :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation. »

La commission parlementaire a décidé de faire droit à la suggestion d'introduire la précision des services « réguliers », visés par la présente loi, et de faire abstraction du nombre de contrats concernés ainsi que de regrouper les articles 1<sup>er</sup> et 2 dans un seul article.

Le Conseil d'État suggère en outre de ne pas indiquer que l'exploitation est confiée « pour une période maximale de dix ans » ; indication superfétatoire aux yeux de la Haute Corporation au vu de l'article 16, lettre b)<sup>1</sup>, de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics. La commission a décidé de tenir également compte de cette observation.

La commission a encore relevé que la date du 31 décembre 2029 couvrirait bien l'intégralité de la durée des contrats pour le cas où l'entrée en vigueur pouvait avoir lieu au 1<sup>er</sup> janvier 2022, la durée maximale des contrats étant fixée à 8 ans.

Or, une entrée en vigueur des nouveaux contrats d'exploitation au 1<sup>er</sup> janvier 2022 a dû être reportée pour deux raisons :

- d'un côté, la nécessité d'une loi spéciale n'avait été soulevée qu'au printemps 2021, la procédure législative n'a donc été lancée que très tardivement ; en même temps la mise en place des contrats

<sup>1</sup> « Les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l'exercice budgétaire, excepté dans l'un ou l'autre des cas suivants : [...] b) lorsqu'en raison de l'importance ou de la spécialité des travaux, fournitures ou services, les marchés ne peuvent être réalisés pendant l'exercice où ils sont conclus. Dans ce cas la durée doit être adaptée à la nature du marché pour soit tenir compte de la durée de réalisation effective des travaux, fournitures ou services, soit optimiser les conditions économiques de réalisation du marché. Toutefois la durée de ces marchés ne peut pas dépasser 10 exercices, y non compris celui au cours duquel les marchés ont été conclus ; »

précédant l'exploitation (9 mois selon le cahier des charges) s'en voit réduite à néant, compromettant ainsi le début de l'exécution du marché ;

- de l'autre côté, les décisions d'attribution de plusieurs lots de ce marché ont fait l'objet d'une ordonnance de sursis à exécution et la procédure judiciaire au fond devant le Tribunal administratif est toujours en cours.

Au vu de la situation, il a été convenu avec toutes les entreprises de prolonger les contrats actuels jusqu'à la mi-juillet 2022, précisément jusqu'au 15 juillet inclus. Cette date avait été choisie afin de couvrir encore l'exploitation des courses scolaires de l'année scolaire en cours, sous la régie du contrat actuel. Les entreprises concernées ont accepté de prolonger la validité de leurs offres, et donc de leurs prix, jusqu'au vote de la loi spéciale sur le financement.

Les dates et échéances prévues pour les contrats doivent évidemment rester cohérentes avec la présente loi en projet.

La signature des nouveaux contrats est souhaitée et réalisable avant juillet 2022 pour une entrée en vigueur opérationnelle au 16 juillet 2022, pour les lots qui ne sont pas visés par une mesure provisoire (sont concernés 22 lots, dont la durée varie entre 5 et 8 ans) ; la signature des contrats restants (10 lots, dont la durée varie également entre 5 et 8 ans) faisant l'objet du recours au fond est reportée à la fin des procédures judiciaires pendantes, en espérant que celle-ci aura lieu avant le 15 juillet 2024.

La commission parlementaire a par conséquent décidé d'amender cette partie de l'article en y indiquant comme date butoir le 15 juillet 2032.

La commission a ainsi décidé de modifier l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

« Art. 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période maximale de 10 ans, avec les adjudicataires sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Art. 2. La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peut pas dépasser le montant de 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029 15 juillet 2032.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation. »

Dans son avis complémentaire du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement unique reprend sa proposition de texte formulée dans son avis initial du 12 octobre 2021, à l'exception toutefois de la date pour laquelle l'enveloppe budgétaire est accordée. Les auteurs expliquent en effet devoir prévoir une date ultérieure, la signature de certains contrats faisant l'objet de recours étant reportée à l'issue des procédures judiciaires en cours.

Dans la mesure où ce report de date ne concerne que la durée globale de l'enveloppe budgétaire, mais n'affecte pas la durée des contrats d'exploitation qui, par l'effet de l'article 16 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ne peut pas excéder dix ans, le texte de l'amendement unique n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

La commission parlementaire en a pris note.

*Nouvel article 2 (article 3 du projet de loi déposé)*

Cet article règle l'imputation des dépenses au budget de l'État.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.



Le Conseil d'État, dans ses observations d'ordre légistique, suggère dans son avis du 12 octobre 2021, de supprimer les termes « de la présente loi ».

La commission parlementaire a décidé de faire droit à la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

*Nouvel article 3 (article 4 du projet de loi déposé)*

Cet article prévoit que la présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7851 dans la teneur qui suit :

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

#### relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 15 juillet 2032.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

**Art. 3.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Luxembourg, le 9 décembre 2021

*Le Président,*  
Carlo BACK

*La Rapportrice,*  
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



7851/07

**N° 7851<sup>7</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relative au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(25.11.2021)

L'amendement parlementaire sous avis a pour objet d'apporter des modifications au projet de loi n°7851 relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus (ci-après le « Projet initial »), afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'Etat.

Le Projet initial vise à autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route avec les entreprises privées, sélectionnées à l'issue d'une procédure ouverte de passation de marchés publics.

Si la Chambre de Commerce n'a pas de commentaire spécifique quant à l'amendement parlementaire sous avis, elle rappelle l'urgence d'adopter le Projet sous avis dans les meilleurs délais.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver l'amendement parlementaire sous avis.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7851



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

**N° 7851**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

---

## PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus**

\*

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 15 juillet 2032.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

**Art. 2.** Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

**Art. 3.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés  
en sa séance publique du 16 décembre 2021

Le Secrétaire général,

s. Laurent Scheeck

Le Président,

s. Fernand Etgen

7851

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 16/12/2021 10:52:34	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 21	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7851 Financement exploitation bus	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7851	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procuration:	4	0	0	4
Total:	58	0	0	58

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nan	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui	(Mme Hansen Martine)	M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	
M. Wiseler Claude	Oui		M. Spautz Marc	Oui	(M. Roth Gilles)

H. WOLTER Michel	Oui	(Mme Robert Octavie)	<b>déi gréng</b>		
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Back Carlo	Oui	
M. Benoy François	Oui		Mme Bernard Djuna	Oui	
Mme Empain Stéphanie	Oui		Mme Gary Chantal	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
M. Margue Charles	Oui				

<b>DP</b>					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	

<b>LSAP</b>					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	(M. Engel Georges)
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Haagen Claude	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	

<b>déi Lénk</b>					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

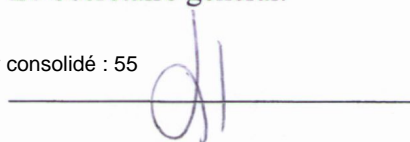
<b>Piraten</b>					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

<b>ADR</b>					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:



Le Secrétaire général:



# Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 16/12/2021 10:52:34

Scrutin: 21

Vote: PL 7851 Financement exploitation bus

Description: Projet de loi 7851

Président: M. Etgen Fernand

Secrétaire A: M. Scheeck Laurent

Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procuration:	6	0	0	6
Total:	60	0	0	60

Nom du député      Vote      (Procuration)      Nom du député      Vote      (Procuration)  
n'ont pas participé au vote:

CSV

M. Spautz Marc

M. Wolter Michel

*conservation de vote*

*dl*

Le Président:

Le Secrétaire général:



7851/08

**N° 7851<sup>8</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relative au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

\* \* \*

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

(17.12.2021)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 16 décembre 2021 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relative au financement de l'exploitation  
des services publics d'autobus**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 16 décembre 2021 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 12 octobre et 30 novembre 2021 ;

*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 à l'unanimité des 16 votants, le 17 décembre 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

06



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 09 décembre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. 7851 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées  
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back  
  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 7874 Projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz

M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi

M. Tom Weisgerber, M. Claude Pauly, M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. 7851 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus**

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission parlementaire propose comme temps de parole à la Conférence des présidents le modèle de base.

**2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées**

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 30 novembre 2021.

Amendement 1 (article 4 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime l'utilisation non conforme de la carte de stationnement des causes de retrait et de refus de renouvellement. La nouvelle teneur de l'article 4, alinéa 5, laisse subsister un seul cas de retrait et de refus de renouvellement de la carte, à savoir le fait de ne plus remplir les conditions y donnant droit.

L'amendement proposé par la commission parlementaire permet au Conseil d'État la levée de l'opposition formelle quant à l'article 4, alinéa 5 du projet de loi.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 2 (article 6 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen supprime l'alinéa 3, de sorte que la validité des cartes de stationnement octroyées aux institutions et associations ne se trouve plus circonscrite au territoire national : la différence de traitement entre les cartes de stationnement des personnes handicapées et celles délivrées aux institutions et associations se trouve ainsi supprimée.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 3

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue tient compte des observations formulées par la Haute Corporation dans son avis du 16 juillet 2021 quant à l'article 7, alinéa 8.

La terminologie retenue clarifie que la durée de conservation est étendue, non pas pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement permanente, mais pour les personnes dont le handicap est permanent.

Le Conseil d'État estime que l'amendement sous revue répond de manière satisfaisante à ses observations formulées.

La commission parlementaire en prend note.

#### Amendement 4 (article 8 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que dans sa teneur résultant de l'amendement sous revue, l'article 8, alinéa 1<sup>er</sup>, punit l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1<sup>er</sup> ou par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

La formulation retenue répond aux exigences de précision de la Haute Corporation, de sorte que l'opposition formelle peut être levée.

Cependant, le Conseil d'État donne à considérer que l'amendement sous revue érige en contravention l'usage d'une carte de stationnement falsifiée, alors que l'article 198 du Code pénal qui incrimine l'usage de faux l'érige en délit.

Le Conseil d'État demande dès lors d'omettre le point 2<sup>o</sup>, l'usage d'une fausse carte de stationnement relevant des dispositions du Code pénal.

La commission parlementaire décide de faire droit à la demande du Conseil d'État de supprimer le point 2<sup>o</sup>.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime encore qu'à l'article 8, alinéa 1<sup>er</sup>, phrase liminaire, une virgule est à ajouter après les termes « 250 euros » et l'énumération est à faire précéder d'un deux-points.

La commission décide de faire également droit à cette demande.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

### **3. 7874 Projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne**

#### Article 1<sup>er</sup>

L'article sous examen reproduit de manière presque identique les quatre premiers paragraphes de l'article 1<sup>er</sup> de la directive (UE) 2019/520.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, est, d'une part, superfétatoire, car sans valeur normative et ne se prête, d'autre part, pas à une transposition par transcription du texte de la directive.

Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, est à omettre, les décisions des États membres quant aux redevances applicables sur leurs propres territoires échappant à la compétence du législateur luxembourgeois.

L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la directive (UE) 2019/520 n'est pas à transposer, car l'objectif énoncé échappe à la compétence du législateur national. Le paragraphe 4 est partant à supprimer.

La commission décide de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État et de supprimer les paragraphes 1 et 2.

## Article 2

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 2 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux définitions.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État note que le point 24) définit le « point de contact national » comme étant l'« autorité compétente d'un État membre désignée pour l'échange transfrontière de données relatives à l'immatriculation des véhicules dans le cadre de la présente loi ». La définition vise ainsi le point de contact au sein de tous les États membres. Par conséquent, le Conseil d'État estime que les termes « point de contact national » ne peuvent donc pas être employés pour désigner le point de contact « luxembourgeois » tel que défini à l'article 23 de la loi en projet. Or, la Haute Corporation constate que pour désigner le point de contact luxembourgeois, le dispositif en projet utilise indifféremment les termes de « point de contact national », « point de contact national visé à l'article 23 », ou encore « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 ».

Par conséquent, le Conseil d'État demande de revoir de manière cohérente tout au long du dispositif la désignation du point de contact luxembourgeois.

Afin de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de procéder à des adaptations de texte dans les articles consécutifs concernés, en remplaçant « point de contact national » par « point de contact luxembourgeois ».

## Article 3

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 3 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux solutions technologiques devant être respectées par les « prestataires du SET ».

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que la disposition du paragraphe 5, laissant aux États membres la possibilité de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, ne se prête pas à une transposition par reprise littérale. Les termes « [s]ans préjudice du droit des États membres de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation



par satellite ou les communications mobiles, » sont par conséquent à supprimer d'après le Conseil d'État.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer le bout de phrase en question du paragraphe 5.

#### Article 4

L'article sous examen a trait à l'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage (« SET »).

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que les termes « prestataires du SET » tels que définis à l'article 2, point 6), en projet, incluent tant les prestataires enregistrés au Luxembourg que les prestataires enregistrés dans d'autres États qui assurent le SET sur le territoire luxembourgeois.

Or, la Haute Corporation note que l'enregistrement des prestataires conformément à l'article sous examen ne s'applique qu'aux entités établies au Luxembourg et ne s'applique donc pas aux prestataires qui assurent une prestation de SET sur le territoire luxembourgeois et qui sont enregistrés dans un autre État membre. Par conséquent, le Conseil d'État suggère de modifier l'intitulé de l'article sous examen pour ne viser précisément que les prestataires du SET établis au Luxembourg.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

#### Article 5

L'article sous examen a trait aux droits et obligations des prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

#### Article 6

L'article sous examen transcrit de manière quasi littérale l'article 6 de la directive (UE) 2019/520 et définit les droits et obligations des percepteurs de péage.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu d'adapter la disposition au droit national en précisant à chaque mention des secteurs de SET que seuls se trouvent visés les secteurs nationaux de SET. Ainsi, aux paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, et 5 à 8, le Conseil d'État demande de viser les secteurs du SET ou le SET « sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission décide de faire droit à la demande du Conseil d'État.

#### Article 7

L'article 7 a trait à la rémunération des prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

### Article 8

L'article 8 a trait aux péages.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

### Article 9

L'article 9 a trait à la comptabilité.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

### Article 10

L'article 8 a trait aux droits et obligations des utilisateurs du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

### Articles 11 et 12

Les articles 11 et 12 de la directive (UE) 2019/520 imposent l'institution d'un organe national de conciliation et l'établissement d'une procédure de médiation aux États membres ayant au moins un secteur de SET.

Aux yeux du Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, il ne suffit pas de prévoir dans la loi en projet le simple principe de l'existence de l'organe de conciliation dès l'existence d'un secteur de SET pour satisfaire à l'obligation faite aux États membres ayant au moins un tel secteur d'instituer cet organe. Pour assurer la transposition adéquate de l'article 11 de la directive au moment requis, il convient de désigner clairement l'organe en question s'il s'agit d'un organe existant ou sinon de prévoir sa dénomination, sa forme, sa composition, et la durée du mandat de ses membres. Le Conseil d'État demande dès lors soit de préciser l'article sous revue en ce sens, soit de le supprimer et de ne transposer l'article 11 de la directive qu'au moment de l'existence d'un secteur de SET sur le territoire luxembourgeois.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article 11 du projet de loi.

Les articles consécutifs seront renumérotés.

En outre, le Conseil d'État note au sujet de l'article 12 de la directive (UE) 2019/520, que celui-ci ne se prête pas à une reproduction littérale. Il estime par conséquent qu'au paragraphe 2 de l'article 12 du projet de loi, il n'y a pas lieu d'écrire que la « procédure de médiation [...] requiert que l'organe de conciliation indique [...] ». Il y a en revanche lieu d'écrire de manière péremptoire que « l'organe de conciliation indique [...] ». La même observation vaut pour le paragraphe 3.

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

À l'article 12, paragraphe 4, du projet de loi, la Haute Corporation est d'avis que les termes « afin de lui faciliter la tâche » sont superfétatoires et à supprimer.

De plus, il estime qu'il y a lieu d'adapter la disposition au droit national et de remplacer la formulation « contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné » par « contribuant à la prestation du SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Pour ce qui est de l'article 12, paragraphe 5 du projet de loi relatif aux relations entre le ministre ayant les Transports dans ses attributions et la Commission européenne, le Conseil d'État estime qu'il est à supprimer, cette disposition de la directive ne devant pas être transposée.

La commission décide de faire également droit à cette remarque du Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 5 en question.

#### Article 13 du projet de loi déposé – nouvel article 12

L'article sous examen prévoit que le SET est fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

#### Article 14 du projet de loi déposé – nouvel article 13

L'article sous examen a trait à des éléments supplémentaires concernant le SET, notamment que le ministre peut exiger que les prestataires de services de péage, y compris les prestataires du SET fournissent, à la demande d'une autorité d'un État membre, des données de trafic concernant leurs clients.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

#### Article 15 du projet de loi déposé – nouvel article 14

L'article sous examen a trait aux constituants d'interopérabilité.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

#### Article 16 du projet de loi déposé – nouvel article 15

L'article sous examen a trait à la procédure de sauvegarde.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

#### Article 17 du projet de loi déposé – nouvel article 16

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 17 de la directive (UE) 2019/520, qui exige que toute décision prise par le ministre ou par un percepteur de péages concernant l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et toute décision prise conformément à l'article 16 soient motivées de façon précise et comportent l'indication des voies et délais de recours.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que vu que ces exigences s'appliquent à toute décision, contrairement à ce qui est prévu aux articles 6 et 14 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes, il peut marquer son accord avec le texte sous avis.

La commission en prend note.

#### Article 18 du projet de loi déposé – nouvel article 17

L'article sous examen a trait au bureau de contact unique pour les prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

#### Article 19 du projet de loi déposé – nouvel article 18

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 19 de la directive (UE) 2019/520. Il porte sur l'obligation faite au ministre ayant les Transports dans ses attributions de notifier à la Commission européenne les organismes évaluateurs respectant les critères énoncés par la directive.

Le Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, constate que la disposition sous revue ne mentionne que de manière incidente, au paragraphe 3, son objectif principal, à savoir la nécessité d'un agrément ministériel des organismes évaluateurs. Le Conseil d'État demande par conséquent de reformuler de manière explicite la disposition afin de préciser que les organismes évaluateurs sont agréés par le ministre sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

Par ailleurs, la Haute Corporation relève qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à la Commission européenne. Ainsi, au paragraphe 1<sup>er</sup>, le législateur national ne peut pas imposer à la Commission européenne de publier au Journal officiel de l'Union européenne la liste des organismes notifiés. En revanche, le législateur national peut énoncer que cette liste et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne. De la même manière, au paragraphe 4, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Afin de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de biffer la phrase relative à l'obligation imposée à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Afin de faire droit aux autres remarques du Conseil d'État, la commission décide de reformuler l'article sous examen comme suit :

#### **« Art. ~~18. 19.~~ Organismes évaluateurs notifiés**

**(1) Le ministre agréé les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.**

**(2) (~~4~~) Le ministre notifie à la Commission européenne et aux autres États membres de l'Union européenne tous les organismes autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de**

l'aptitude à l'emploi visée dans les actes d'exécution visés à l'article 15, paragraphe 7, de la directive (UE) 2019/520 précitée en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification préalablement obtenu auprès de la Commission. ~~La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne~~ La liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leur domaine de compétence, ~~et en assure la et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.~~

(3) (2) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée pour l'évaluation des organismes candidats à la notification. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés répondre auxdits critères.

(4) (3) Le ministre retire l'agrément d'un organisme si celui-ci ne remplit plus les critères prévus dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, au paragraphe 5 de l'article 19 de la directive précitée. Il en informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne.

(5) (4) Lorsque le ministre estime qu'un organisme notifié par un autre État membre de l'Union européenne ne satisfait pas aux critères prévus dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, au paragraphe 5 de l'article 19 de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive précitée de la question. ~~À la lumière de l'avis de ce comité, la Commission européenne informe l'État membre qui a notifié l'organisme concerné, de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.~~ »

#### Article 20 du projet de loi déposé – nouvel article 19

L'article sous examen vise à transposer l'article 21 de la directive (UE) 2019/520 et a trait au registre électronique national.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État estime que dans un souci d'harmonisation, il est indiqué de libeller le paragraphe 4 relatif à l'introduction d'un recours en réformation comme suit : « Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. ».

La commission décide de reprendre la proposition de texte du Conseil d'État.

La Haute Corporation estime en outre, au paragraphe 5, qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de mettre des informations à la disposition des autres États membres. Le législateur national peut cependant énoncer que ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission propose de biffer la phrase « La Commission européenne met ces informations à la disposition des autres États membres. » et de la remplacer par « Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. »

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 19 du projet de loi comme suit :

« **Art. 19, 20. Le registre**

(1) Aux fins de l'application de la présente loi, le ministre tient un registre électronique national ayant l'adresse [www.registre-SET.public.lu](http://www.registre-SET.public.lu) où sont consignés :

- a) 1° les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :
  - 1. a) les percepteurs de péages correspondants,
  - 2. b) les technologies de perception de péage employées,
  - 3. c) les données du contexte de péage,
  - 4. d) la déclaration de secteur de SET,
  - 5. e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- b) 2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et
- c) 3° les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 17 48, pour le SET, y compris une adresse électronique de contact et un numéro de téléphone.

(2) Dans les trente jours qui suivent la date anniversaire de l'inscription sur le registre, les prestataires de SET transmettent au ministre, conformément à ses instructions, un dossier d'information démontrant qu'ils satisfont toujours aux conditions visées à l'article 4, points 1°, 4°, 5° et 6° a), d), e) et f). Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5° e). De même, les prestataires de SET font, auprès du ministre, une déclaration annuelle concernant leur couverture de secteurs SET.

Le ministre peut, à tout moment, demander au prestataire de SET de lui transmettre, dans un délai d'un mois, tout document nécessaire à l'application de la présente loi, dont notamment les conclusions de l'audit prévu à l'article 4, point 5° e).

Le ministre ne peut être tenu responsable des actions des prestataires du SET figurant sur son registre.

(3) Par une décision motivée, le ministre peut rayer du registre le prestataire de SET en cas de non-respect par ce dernier des exigences visées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond. Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(5) À la fin de chaque année civile, le ministre communique, par voie électronique, à la Commission européenne les registres des secteurs de SET et des prestataires du SET. **Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. La Commission européenne met ces informations à la disposition des autres États membres.** Toute incohérence par rapport à la réalité dans un État membre est portée à la connaissance de l'État membre d'enregistrement et de la Commission européenne. »

Article 21 du projet de loi déposé – nouvel article 20

L'article sous examen vise à transposer l'article 22 de la directive (UE) 2019/520 qu'il retranscrit de manière quasi littérale et a trait aux systèmes de péage pilotes.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 3, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de rendre sa décision dans un délai de six mois. Il lui appartient en revanche de prévoir que le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de supprimer la phrase « La Commission européenne délivre l'autorisation ou la refuse, sous la forme d'une décision, dans un délai de six mois à compter de la réception de la demande. La Commission européenne peut refuser l'autorisation si le système de péage pilote peut nuire au bon fonctionnement du système de télépéage routier régulier ou du SET. L'autorisation est accordée pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans. », et de prévoir que « Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois ».

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 20 du projet de loi comme suit :

**« Art. ~~20.~~ 24. Systèmes de péage pilotes**

(1) Pour permettre l'évolution technique du SET, le ministre peut autoriser à titre temporaire, sur des parties limitées de secteurs à péage et parallèlement au système conforme au SET, des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne respectent pas l'une ou plusieurs des dispositions de la présente loi.

(2) Les prestataires du SET ne sont pas tenus de participer aux systèmes de péage pilotes.

(3) Avant le lancement d'un système de péage pilote, le ministre demande l'autorisation de la Commission européenne. ~~La Commission européenne délivre l'autorisation ou la refuse, sous la forme d'une décision, dans un délai de six mois à compter de la réception de la demande. La Commission européenne peut refuser l'autorisation si le système de péage pilote peut nuire au bon fonctionnement du système de télépéage routier régulier ou du SET. L'autorisation est accordée pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans.~~ Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois. »

Article 22 du projet de loi déposé – nouvel article 21

L'article sous examen a trait aux défauts de paiement de redevances routières susceptibles de donner lieu à un échange d'informations.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 23 du projet de loi déposé – nouvel article 22

L'article sous examen entend désigner le point de contact national aux fins de transposition de l'article 23, paragraphe 2, de la directive (UE) 2019/520.

Quant à la terminologie, le Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, renvoie à ses observations relatives à l'article 2, point 24), et demande aux auteurs d'employer les termes de « point de contact luxembourgeois » et non de « point de contact national ».

La commission décide de faire droit à la suggestion du Conseil d'État de remplacer les termes « point de contact national » par « point de contact luxembourgeois ».

#### Article 24 du projet de loi déposé – nouvel article 23

L'article sous examen entend transposer l'article 23 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 4 de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, lui-même transposé par l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Au paragraphe 2, et conformément aux observations relatives à l'article 2, point 24), le Conseil d'État demande dans son avis du 30 novembre 2021 de mentionner le « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 » et non pas le point de contact « national ».

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de reformuler la première phrase du paragraphe 2 pour des raisons d'ordre légistique.

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 23 du projet de loi comme suit :

#### **« Art. ~~23~~ 24. Procédure pour l'échange d'informations entre États membres**

(1) Afin de permettre l'identification du véhicule ainsi que du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule pour lequel un défaut de paiement d'une redevance routière a été établi, les points de contact nationaux des autres États membres de l'Union européenne, ainsi que les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article ~~22 23~~, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des recherches automatisées concernant :

a) 1° les données relatives aux véhicules et

b) 2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points 1° et 2° ~~a) et b)~~ nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu'il ~~e le point de contact national visé à l'article 22 23~~ effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact ~~national luxembourgeois~~ visé à l'article 22, après avoir constaté un défaut de paiement d'une redevance routière, utilise un numéro d'immatriculation complet.

Ces recherches automatisées sont effectuées dans le respect des procédures visées au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI et aux exigences de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée.



Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article ~~22~~ ~~23~~ utilisent les données obtenues afin d'établir qui est responsable du défaut de paiement de cette redevance.

(3) La transmission des données effectuée par le point de contact luxembourgeois visé à l'article ~~22~~ ~~23~~ au point de contact national de l'Etat membre où le défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté, est faite à partir du « Système d'information ~~e~~Européen concernant les ~~V~~véhicules et les ~~P~~permis de conduire (EUCARIS), ~~signé à Luxembourg, le 29 juin 2000,~~ ~~ainsi que des versions modifiées de cette application,~~ dans le respect de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 **précitée** et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI. »

#### Article 25 du projet de loi déposé – nouvel article 24

L'article sous examen entend transposer l'article 24 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 5 de la directive 2011/82/UE précitée, lui-même transposé par l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

#### Article 26 du projet de loi déposé – nouvel article 25

L'article sous examen entend transposer l'article 25 de la directive (UE) 2019/520 et a trait aux procédures de suivi par les entités chargées de la perception.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

#### Article 27 du projet de loi déposé – supprimé

L'article 26 de la directive (UE) 2019/520 a trait aux rapports communiqués par les États membres à la Commission européenne

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'article 26 de la directive (UE) 2019/520 comportant une obligation d'information non équivoque à charge des États membres n'est pas à transposer. Par conséquent, l'article sous examen est à supprimer.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de biffer l'article 27 du projet de loi déposé.

#### Article 28 du projet de loi déposé – nouvel article 26

L'article sous examen a trait à la protection des données.

Dans son avis du 30 novembre 2021, la Haute Corporation constate que le paragraphe 2, alinéa 5, et le paragraphe 3 sont à supprimer en raison de leur caractère superfétatoire.

La commission décide de faire droit à cette demande.

#### Article 29 du projet de loi déposé – nouvel article 27

L'article sous examen vise à introduire une transposition dynamique de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520.

Aux yeux du Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, l'intitulé de l'article sous examen est à préciser en indiquant qu'il porte sur les « modifications » de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520. L'article sous examen est dès lors à intituler comme suit :

**« Art. 29. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».**

De la même manière, dans le corps de l'article, il y a lieu de viser l'annexe de « la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

La commission décide de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de les reprendre dans leur intégralité, sauf celle relative à l'article 29 du projet de loi déposé (nouvel article 27).

Plus particulièrement, dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que l'alinéa 1<sup>er</sup> est superfétatoire et à supprimer. En effet, un acte de droit national ne saurait déterminer l'entrée en vigueur d'un acte européen. Subsidiairement, il est superflu de préciser que les modifications d'un texte européen s'appliquent « avec effet au jour de la date d'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne », puisque l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents donne de plein droit effet aux dispositions modificatives figurant dans leurs dispositifs respectifs.

Vu qu'il s'agit de l'introduction d'une transposition dynamique de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520, la commission décide de maintenir l'alinéa 1<sup>er</sup>.

#### **4. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

05



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 02 décembre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 18 novembre 2021
2. 7903 Projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7851 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus
  - Rapporteur : Madame Chantal Gary
  - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
Mme Anouk Enschedé, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 18 novembre 2021**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 18 novembre 2021 est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

**2. 7903 Projet de loi modifiant la loi du 6 juin 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire**

Monsieur Carlo Back est désigné comme Rapporteur du projet de loi.

Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> vise à modifier l'article 28 de la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire qui règle l'accès à l'infrastructure ferroviaire des entreprises ferroviaires ainsi que sa limitation dans certains cas. Ce droit d'accès implique également l'obligation de prêter assistance aux voyageurs en cas de perturbation majeure des services. Par conséquent, un nouveau paragraphe 5, transposant le paragraphe 3 de l'article 13*bis* de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/ UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, est inséré audit article 28 de la loi du 6 juin 2019 précitée.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État a émis une opposition formelle à l'encontre de la teneur actuelle de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi sous objet. L'article sous examen impose aux entreprises ferroviaires de mettre en place un plan d'urgence afin d'assurer l'assistance aux voyageurs en cas de perturbation majeure.

En vertu de l'article 13*bis* de la directive à transposer, les États membres « (...) veillent à ce que ces plans soient correctement coordonnés (...) ». Le Conseil d'État déplore l'absence d'une procédure garantissant une telle coordination. Or, il faut noter que la coordination de ces plans ne fait sens que s'il y a plus d'une entreprise ferroviaire assurant des services de transport de voyageurs sur le même réseau.

Dès lors, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article 28 de la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché

ferroviaire (article 1<sup>er</sup> du projet de loi sous objet) imposant aux entreprises ferroviaires concernées de communiquer chaque année leur plan d'urgence au ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions dans le but de les coordonner correctement.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 28 de la loi du 6 juin 2019 ~~portant transposition de la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire~~, il est inséré un paragraphe 5 qui est libellé comme suit :

« (5) Les entreprises ferroviaires assurant des services de transport de voyageurs mettent en place **un des plans** d'urgence **par entreprise** afin de prêter assistance aux voyageurs, au sens de l'article 18 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires tel que modifié par la suite, en cas de perturbation majeure des services.

**Chaque entreprise ferroviaire communique, pour le 1<sup>er</sup> octobre au plus tard, son plan d'urgence visé à l'alinéa précédent au ministre ayant la protection des consommateurs dans ses attributions afin d'en assurer la coordination correcte. » »**

## Article 2

L'article sous examen vise à insérer un article *52bis* dans la loi précitée, qui prévoit la coopération des organismes de la tarification et de la répartition des capacités, en l'occurrence l'Administration des chemins de fer, en ce qui concerne la tarification des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note que la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante : « Après l'article 52 de la même loi, il est inséré un article *52bis* nouveau, libellé comme suit : ».

Par analogie, les phrases liminaires des articles 3, 4 et 6, sont à adapter dans le même sens.

À l'article *52bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, première phrase, il y a lieu d'écrire « Union européenne ».

Cette observation vaut également pour le paragraphe 2.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

## Article 3

L'article sous examen vise à insérer un nouvel article *66bis* dans la loi précitée, transposant le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 31 de la directive 2012/34/UE précitée et prévoit un calcul en moyenne des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire perçues pour l'ensemble des prestations minimales, pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire reliant les installations de service, celles au titre de

rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation et le coût des effets environnementaux de l'exploitation des trains afin d'éviter toute disproportion indésirable.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'émet aucune observation.

La commission parlementaire en prend note.

#### Article 4

L'article sous examen vise à insérer un nouvel article *77bis* dans la loi précitée, transposant l'article 33 de la directive 2012/34/UE précitée et prévoit la possibilité d'introduire des réductions sur les redevances perçues par l'Administration et ses conditions d'application.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note qu'à l'article *77bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, il faut écrire « Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ».

La commission décide de faire sienne la suggestion d'ordre légistique.

#### Article 5

L'article sous examen vise à insérer un nouvel alinéa avant l'alinéa 2 portant introduction de l'établissement d'un système d'amélioration des performances à l'article 78 de la loi du 6 juin 2019 précitée et transpose ainsi l'article 35 de la directive 2012/34/UE précitée.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note que la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante :

« À l'article 78 de la même loi, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 : ».

La commission décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique.

#### Article 6

L'article sous examen vise à insérer une annexe III, transposant l'annexe VI de la directive 2012/34/UE précitée, dans la loi du 6 juin 2019 précitée établissant les exigences en matière de coûts et redevances en rapport avec l'infrastructure ferroviaire.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observation quant au fond. Quant à la forme, il note qu'à la phrase liminaire, le terme « annexe » est à écrire avec une lettre initiale minuscule et le terme « libellé » est à accorder au genre féminin.

Au vu de ce qui précède, la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante :

« Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une annexe III nouvelle, libellée comme suit : ».

Après l'intitulé de l'annexe III nouvelle, il convient d'écrire « (visées au titre IV, chapitre III et à l'article 78) ».

À l'annexe III, point 2, phrase liminaire, le point final est à remplacer par un deux-points.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

### **3. 7851    Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus**

#### **Articles 1<sup>er</sup> et 2 du projet de loi déposé (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

Dans son avis complémentaire du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement unique reprend sa proposition de texte formulée dans son avis initial du 12 octobre 2021, à l'exception toutefois de la date pour laquelle l'enveloppe budgétaire est accordée. Les auteurs expliquent en effet devoir prévoir une date ultérieure, la signature de certains contrats faisant l'objet de recours étant reportée à l'issue des procédures judiciaires en cours.

Dans la mesure où ce report de date ne concerne que la durée globale de l'enveloppe budgétaire, mais n'affecte pas la durée des contrats d'exploitation qui, par l'effet de l'article 16 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ne peut pas excéder dix ans, le texte de l'amendement unique n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

La commission parlementaire en prend note.

Il est décidé de préparer un projet de rapport du projet de loi dans les meilleurs délais.

### **4.            Divers**

Monsieur le Ministre propose à la commission une Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg par Monsieur Henri Werdel, directeur « gestion infrastructure » des CFL, dans une réunion de commission parlementaire, le 6 janvier 2022 à 9h00.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**



01



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 21 octobre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
2. 7851 Projet de loi relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Alex Kies, Mme Trmata Annick, M. Alain Disiviscour, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Serge Wilmes

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées**

Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

À titre liminaire, il est expliqué que le projet de loi a comme objet de porter création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et de fixer les modalités en vue de l'obtention et de l'utilisation de cette carte. Il a vocation à remplacer le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées qui règlemente actuellement les cartes de stationnement pour personnes handicapées.

En 2019, il était prévu de remplacer le règlement grand-ducal modifié de 2003 par un nouveau règlement grand-ducal afin de moderniser le texte et d'introduire notamment un nouveau modèle de la carte de stationnement plus difficile à falsifier. Cependant, dans son avis du 22 octobre 2019, le Conseil d'État a soulevé que depuis la révision constitutionnelle intervenue en 2007 les principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap sont une matière réservée à la loi et que dès lors le pouvoir réglementaire ne dispose plus du pouvoir spontané de régler cette matière. L'intervention du règlement grand-ducal n'étant ni expressément prévue, ni encadrée par la loi dans le respect de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, le règlement grand-ducal en projet risquait donc d'être dépourvu de base légale adéquate.

Le présent projet de loi s'inspire donc des dispositions du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 et du projet de règlement grand-ducal précité de 2019, tout en introduisant certaines nouveautés.

Ainsi, le projet de loi :

- élargit le cercle des bénéficiaires d'une carte de stationnement pour institutions et associations aux établissements de l'éducation différenciée,
- et fixe désormais aussi les modalités concernant la reconnaissance des cartes de stationnement émises par les autorités compétentes du Royaume-Uni après le BREXIT.

La commission procède ensuite à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 16 juillet 2021.

**Article 1<sup>er</sup>**

Cet article fixe les modalités en vue de l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

**Article 2.**

Cet article prévoit les modalités de la demande d'obtention de la carte de stationnement.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que les alinéas 1<sup>er</sup>, 3 et 4 se réfèrent à l'intervention d'une « commission médicale » dans le processus décisionnel. En comparant cette référence à celles prévues à l'article 3 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 et à l'article 2 du projet de règlement grand-ducal n° 53.530, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de comprendre que le projet de loi vise la commission médicale prévue à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. En effet, aussi bien le règlement grand-ducal en vigueur que le projet de règlement grand-ducal précité renvoient audit article qui, à son paragraphe 2, institue une « commission médicale », qui peut intervenir dans le cadre de l'obtention, du renouvellement ou du retrait des permis de conduire « [a]fin d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclo-moteur ».

L'article n'appelle pas d'observation de la part de la commission parlementaire.

### **Article 3.**

Cet article fixe les modalités d'utilisation de la carte de stationnement.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État relève que la formulation nouvelle de l'alinéa 1<sup>er</sup> est susceptible d'exclure la quasi-totalité des personnes handicapées visées par l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 3. En effet, en permettant l'utilisation de la carte de stationnement par le seul titulaire qui conduit l'automoteur ou qui se fait transporter « s'il a besoin de l'assistance du conducteur pour pouvoir se déplacer soit à pied, soit dans un véhicule adapté aux besoins d'une personne en situation de handicap », le libellé tel que proposé n'inclut plus les personnes visées à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 3, qui se font transporter, mais qui n'ont pas besoin de l'assistance du conducteur par la suite.

La Haute Corporation estime ainsi que la formulation de l'alinéa sous revue excluant certaines des personnes qui, en raison de leur éligibilité à être titulaire d'une carte de stationnement en vertu de l'article 1<sup>er</sup>, se trouvent dans une situation de comparabilité, risque de porter atteinte au principe d'égalité devant la loi, inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications de nature à fonder la différence de traitement répondant aux critères établis par la Cour constitutionnelle, à savoir que la différence de traitement procède de disparités objectives, qu'elle est rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Il se déclare, à défaut d'explications, d'ores et déjà d'accord avec une reformulation de l'alinéa 1<sup>er</sup> sous revue reprenant le libellé exact de l'alinéa 1<sup>er</sup> tel que prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003, et qui prévoit que « [l]e titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter », de manière à y inclure toutes les personnes handicapées visées par le projet de loi sous avis.

À l'alinéa 2, tandis que le règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 ainsi que le projet de règlement grand-ducal n° 53.530 prévoient une référence

aux signaux « C18 ou E23 », le Conseil d'État s'interroge pourquoi le signal E23, qui indique un parking, n'est plus cité à l'alinéa sous examen.

Afin de tenir compte des observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'État.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'État concernant la référence aux signaux « C18 ou E23 », il est précisé qu'au panneau C18 (stationnement interdit) peut être ajoutée une exception pour personnes handicapées (panneau additionnel modèle 5b). Celui-ci est le panneau utilisé pour marquer les emplacements réservés aux personnes handicapées.

Le panneau E23 (P blanc sur fond bleu) indique un parking en général. Le Code de la Route ne prévoit cependant pas la possibilité d'ajouter le panneau modèle 5b à ce panneau.

Sur le terrain, uniquement le panneau C18 avec le modèle 5b sont utilisés par les administrations étatiques et communales pour démarquer les emplacements pour personnes handicapées.

À noter encore que si une personne, titulaire d'une carte de stationnement, utilise un quelconque autre emplacement que celui muni d'un panneau C18 avec sa carte, elle n'aura pas d'avantages et devra quand même payer le parking.

Le panneau E23 avec ajout du modèle 5b n'existe de fait pas.

#### **Article 4.**

Cet article précise qu'une carte de stationnement est personnelle et fixe la durée de validité de celle-ci.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que du fait de la formulation très vague choisie par les auteurs du projet de loi, le texte sous examen se heurte au principe de spécification de l'incrimination, corollaire du principe de la légalité de la peine, consacré par l'article 14 de la Constitution. En effet, le simple fait de se référer à une « utilisation non conforme » à la loi en projet ne permet pas de déceler les éléments constitutifs de l'infraction. Cette formulation risque, pour le surplus, de porter atteinte au principe de la personnalité des peines, puisque l'utilisation non conforme de la carte pourrait entraîner une sanction à l'encontre du titulaire de celle-ci, alors que le non-respect de la loi aurait eu lieu à son insu.

Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, que les auteurs indiquent avec précision les faits sanctionnables.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de rayer la partie de la phrase concernant l'utilisation. En effet, une utilisation non conforme de la carte de stationnement doit être sanctionnée autrement que par le retrait de la carte, étant donné que les faits médicaux qui sont à la base de l'émission de la carte ne disparaissent pas suite à une utilisation non conforme de la carte. Cependant, si les conditions médicales ne sont plus remplies, le ministre doit pouvoir refuser ou retirer une carte.

La commission propose ensuite de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, ~~s'il est constaté à charge du titulaire ou du demandeur une utilisation non conforme aux dispositions de la présente loi,~~ ou si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte. »

#### **Article 5.**

Cet article précise les modalités selon lesquelles certaines cartes de stationnement sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

#### **Article 6.**

Cet article fixe les modalités d'octroi d'une carte de stationnement pour institutions et associations.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État note que l'article sous examen permet aux institutions et associations prenant en charge des personnes handicapées de bénéficier d'une carte de stationnement.

Le Conseil d'État constate qu'à la différence des cartes de stationnement pour personnes handicapées dont peuvent bénéficier les personnes physiques, la validité des cartes octroyées aux institutions et associations est « confinée », en vertu de l'alinéa 3, au territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Or, cette disposition crée, d'après la Haute Corporation, une différence de traitement entre les personnes handicapées qui sont elles-mêmes titulaires de la carte de stationnement - pouvant bénéficier de la reconnaissance, à l'étranger, de leur carte de stationnement - et les personnes handicapées prises en charge par des institutions ou des associations.

Le Conseil d'État estime par conséquent que la disposition sous avis se heurte au principe de l'égalité devant la loi, tel qu'inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications à même de justifier la différence de

traitement répondant aux critères précités à l'endroit de l'article 3, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de rayer la phrase limitant la validité des cartes pour les institutions au territoire national.

La commission propose par conséquent d'amender l'article 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 6.** La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1<sup>er</sup> à condition d'être :

1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;

2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1<sup>er</sup>.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1<sup>er</sup>.

~~La validité de la carte pour institutions et associations est confinée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg et son utilisation est limitée aux circonstances reprises à l'article 3. Mention de cette limitation est faite sur les cartes de stationnement. »~~

### Article 7.

Cet article a trait à la banque de données dédiée exclusivement à l'établissement, au renouvellement et à la gestion des cartes de stationnement. À cet effet, une nouvelle application informatique répondant aux exigences du régime général sur la protection des données sera mise en place.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que l'alinéa 8 prévoit une extension de la durée de conservation pour les « données des personnes détenteur [sic] d'une carte de stationnement permanente ». Or, le régime prévu par la loi en projet ne prévoit pas de carte « permanente ». Si le caractère « permanent » ne se réfère pas à la carte, mais au handicap, il y aurait lieu de reformuler l'alinéa sous revue en ce sens, afin d'éviter d'employer une terminologie induisant en erreur sur le nécessaire renouvellement de la carte.

En tenant compte des observations du Conseil d'État, la commission décide de remplacer le terme « permanente » à l'alinéa 8 par les termes « délivrée sur base d'un handicap permanent ».

La commission propose par conséquent de modifier l'article 7 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1<sup>er</sup> et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont reprises dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1<sup>er</sup> et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1<sup>er</sup> et 6 ;
- 4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1<sup>er</sup> et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire ;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale ;
- 6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de 10 dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de



stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes ~~détentrices~~ d'une carte de stationnement **délivrée sur base d'un handicap** permanente peuvent être conservées au-delà d'une durée de 10 dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte. »

### **Article 8.**

Cet article définit les pénalités prévues en cas d'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement. Il prévoit en outre que des avertissements taxés peuvent être établis.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article sous examen prévoit des sanctions notamment pour l'« utilisation non-réglementaire » de la carte de stationnement. En raison de l'imprécision de cette référence, ne permettant pas d'identifier les comportements soumis à sanction, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue sur le fondement de l'article 14 de la Constitution et demande aux auteurs de citer de manière précise les dispositions dont la violation est assortie des amendes prévues.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de préciser qu'est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1<sup>er</sup> ainsi que par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

**« Art. 8. ~~Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 4, alinéa 5, l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement sont punies d'une amende de 75 à 250 euros.~~**

**Est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement**

- 1° périmée ;**
- 2° falsifiée ;**
- 3° non originale ;**
- 4° dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1<sup>er</sup> ;**
- 5° par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.**

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

L'article 15, alinéas 3 à 8, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application. »

### **Article 9.**

Cet article prévoit que toutes les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

### **Article 10.**

Cet article fixe l'entrée en vigueur de la présente loi au premier jour du troisième mois qui suit sa publication.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Madame Cécile Hemmen (LSAP) souhaite savoir s'il n'existe pas de type de carte uniforme au niveau européen. L'oratrice dit avoir compris que toutes les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité. Est-ce que les nouvelles cartes de stationnement seront dotées d'un nouveau design afin de pouvoir les différencier des anciennes cartes ? Qu'en est-il des personnes détentrices d'une carte de stationnement permanente, i.e. sans date de fin de validité ?

Le représentant du Ministère explique que la nouvelle carte de stationnement sera établie, conformément au modèle communautaire uniforme, par chaque État membre de l'Union européenne, de sorte que le titulaire d'une telle carte pourra bénéficier des facilités de stationnement liées à cette carte et accordées par l'État membre dans lequel il se trouve. La commission est encore informée que ni la loi actuelle, ni la loi en projet ne prévoient de carte « permanente », i.e. sans date limite. Néanmoins en cas de handicap permanent, la carte de stationnement sera renouvelée automatiquement tous les 5 ans sur base du dossier après l'envoi d'une nouvelle photo récente.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les cartes de stationnement étrangères sont reconnues au Luxembourg. En outre, dans le contexte d'un parking privatif, il aimerait connaître les conséquences que pourrait subir un conducteur du fait de stationner son véhicule sur une place de parking réservée aux personnes handicapées. L'orateur relate ensuite un cas spécifique qui lui a été rapporté où une personne ayant obtenu une carte de stationnement pour personnes handicapées s'est vu retirer le permis de conduire deux semaines après l'obtention de ladite carte de stationnement suite à une erreur de l'administration. S'agit-il d'un cas unique ?

Monsieur le Ministre précise que les parkings privés (p.ex. parkings des grandes surfaces commerciales) ne tombent pas dans le champ de compétence du Ministère de la Sécurité intérieure, qui ne peut par conséquent pas intervenir en cas d'abus. Il revient dès lors au propriétaire du parking privé de mettre en place des mesures techniques pour éviter des abus.

Sans connaître les détails du cas relaté, Monsieur le Ministre explique que les réglementations relatives aux cartes de stationnement n'ont aucun lien avec les réglementations relatives aux permis de conduire. Ainsi il se peut qu'une personne se soit vu accorder une carte de stationnement en raison de son handicap, mais que son handicap ne lui permet plus d'avoir un permis de conduire.

Il est encore confirmé que les cartes de stationnement étrangères sont reconnues au Luxembourg.

Monsieur Marc Spautz (CSV) relate le cas de figure de personnes en possession d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en tant qu'accompagnatrices d'une personne handicapée, qui utilisent cette carte de stationnement également à des fins privées.

Le représentant du Ministère explique qu'un contrôle par la police s'avère très difficile pour ces cas de figure.

Monsieur Marc Spautz se demande alors s'il n'est pas possible de marquer clairement sur la carte de stationnement si le propriétaire est une personne handicapée ou une personne accompagnant uniquement une personne handicapée.

Le représentant du Ministère informe qu'il existe deux modèles de cartes de stationnement, à savoir les cartes de stationnement pour personnes handicapées et celles pour les institutions/organismes accompagnant des personnes handicapées. Il est encore précisé que l'article 8 du présent projet de loi prévoit que l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement sont punies d'une amende de 75 à 250 euros. Monsieur Marc Spautz attire alors l'attention sur les cas d'éventuels abus de personnes privées accompagnant une personne handicapée. Il est expliqué que l'article 8 couvre également ce cas de figure.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) relate le cas de figure où un ou plusieurs membres d'une famille utiliseraient encore la carte de stationnement pour personnes handicapées appartenant à un membre handicapé de cette famille déjà décédé. Il est expliqué que l'article 8 couvre également ce cas d'abus. Les personnes décédées sont d'ailleurs automatiquement supprimées des bases de données.

## **2. 7851 Projet de loi relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus**

Madame Chantal Gary est désignée rapportrice du projet de loi.

Le projet de loi a comme objet d'autoriser le financement de l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 1.262.145.059 d'euros hors TVA jusqu'au 15 juillet 2032.

Les contrats de service régulier de transports publics par route (autobus), constituant le réseau autobus dénommé « Régime général des transports routiers » (RGTR) créé en 1978, ont toujours été conclus jusqu'à ce jour de gré à gré avec différentes entreprises privées de bus, à chaque fois pour une durée de 10 ans. La contribution de l'État aux frais d'exploitation du RGTR est approuvée annuellement par un article budgétaire inclus dans le budget des

recettes et des dépenses de l'État libellé « Services publics d'autobus assurés par des entreprises privées en exécution des contrats de concession conclus avec l'État ».

Les derniers contrats de concession déterminant les conditions générales d'exploitation de services de transports publics par route dans le cadre du RGTR ont été conclus en 2009 par voie d'attribution directe. En effet, en 2008, le Ministre des Transports avait procédé à l'époque à la remise des nouvelles autorisations d'exploitation des lignes d'autobus organisées et financées par le Ministère des Transports et exploitées par les entreprises d'autobus. Il avait signé en même temps avec les titulaires desdites autorisations un contrat de service public, négocié de gré à gré entre le Ministère des Transports et la Fédération Luxembourgeoise des Entreprises d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) pour une durée de 10 ans. Ainsi, une quarantaine d'entreprises d'autobus privées assurent actuellement l'exploitation des transports publics par route. Le réseau est constitué de plus de 300 lignes RGTR desservant au total 647 localités, dont 72 dans les régions transfrontalières.

Pour des raisons opérationnelles, ces contrats ont été prolongés de 3 ans, après information de la Commission européenne afin de pouvoir stabiliser le réseau destiné à être intégralement réorganisé au niveau national avant de lancer un cahier des charges avec des lignes de bus précises et structurées.

Une procédure européenne ouverte a été lancée à cet effet en date du 7 septembre 2020. Le marché est divisé en 32 lots distincts. La durée des lots varie entre 5 et 8 ans. La date limite de remise des offres avait été fixée au 8 décembre 2020, le calendrier du dossier de soumission avait prévu une adjudication au 31 mars 2021.

Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure de marchés publics au moment de l'attribution des marchés en question que le Ministère des Finances a soulevé l'exigence de faire voter une loi spéciale en vertu de l'article 99 de la Constitution et de l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État, suite à un refus de visa de la part de la direction du contrôle financier du 9 avril 2021. À noter dans ce contexte que depuis plus de 20 ans, le seuil annuel de 40 millions d'euros pour l'exploitation du réseau RGTR est dépassé, sans susciter de remarques, ni de la part de la Chambre des Députés, ni de la part de la Cour des Comptes, ni de la part de la Direction du contrôle financier. Les montants afférents sont inscrits annuellement au budget de l'État et se basent sur le contrat précité de 2009 conclu pour une durée initiale de 10 ans. D'ailleurs, même la prolongation de 3 ans ayant également dépassé ce seuil n'a pas fait l'objet d'observations à ce sujet de la part du contrôle financier.

La commission procède dans un second temps à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 12 novembre 2021.

### **Articles 1<sup>er</sup> et 2 du projet de loi déposé (nouvel article 1<sup>er</sup>)**

L'article 1<sup>er</sup> prévoit que le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période maximale de 10 ans, avec les adjudicataires sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au Livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

À noter que le 10 septembre 2020, le département de la mobilité et des transports publics a lancé une procédure ouverte, européenne, conformément au Livre III de la loi sur les marchés publics. La remise des offres a été faite le 8 décembre 2020 et la proposition d'adjudication le 31 mars 2021.

Dès le vote de la loi, les contrats peuvent être signés, à l'instar du contrat « PPP » signé après le vote de la loi du 29 mai 2009 relative à la réalisation du Campus scolaire de Mersch pour le Neie Lycée et pour le Lycée technique pour professions éducatives et sociales par le biais d'un partenariat public-privé.

L'article 2 prévoit que le montant total de la soumission au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peut pas dépasser le montant de 1.262.145.059 d'euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Dans son avis du 12 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'en visant indistinctement les « services de transports publics par route », le projet de loi inclut les services réguliers spécialisés, les services à la demande et les services spécifiques dans l'enveloppe budgétaire à accorder. Il ressort clairement de l'exposé des motifs que telle n'est pas l'intention des auteurs. Le Conseil d'État suggère dès lors de viser l'exploitation des « services réguliers de transports publics par route ».

En plus, la Haute Corporation note que s'il est loisible au législateur de déterminer avec précision le nombre de contrats pour lesquels il autorise le financement, une telle mention n'est cependant pas requise ni sur le fondement de la loi du 8 juin 1999 ni sur celui de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Étant donné que le nombre d'adjudicateurs retenus n'est pas requis au titre de la loi précitée du 8 avril 2018, le Conseil d'État propose d'en faire abstraction.

De plus, la mention selon laquelle l'exploitation des services de transports publics est confiée « pour une période maximale de dix ans » est, aux yeux du Conseil d'État, superfétatoire au vu de l'article 16, lettre b), de la loi précitée du 8 avril 2018.

Au vu des développements qui précèdent, le Conseil d'État suggère de regrouper les deux articles sous revue en un seul article et de lui conférer par exemple la teneur suivante :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation. »

La commission parlementaire décide de faire droit à la suggestion d'introduire la précision des services « réguliers », visés par la présente loi, et de faire abstraction du nombre de contrats concernés ainsi que de regrouper les articles 1<sup>er</sup> et 2 dans un seul article.

Le Conseil d'État suggère en outre de ne pas indiquer que l'exploitation est confiée « pour une période maximale de dix ans » ; indication superfétatoire aux yeux de la Haute Corporation au vu de l'article 16, lettre b)<sup>1</sup>, de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics. La commission décide de tenir également compte de cette observation.

La commission relève que la date du 31 décembre 2029 couvrirait bien l'intégralité de la durée des contrats pour le cas où l'entrée en vigueur pouvait avoir lieu au 1<sup>er</sup> janvier 2022, la durée maximale des contrats étant fixée à 8 ans.

Or, une entrée en vigueur des nouveaux contrats d'exploitation au 1<sup>er</sup> janvier 2022 a dû être reportée pour deux raisons :

- d'un côté, la nécessité d'une loi spéciale n'avait été soulevée qu'au printemps 2021, la procédure législative n'a donc été lancée que très tardivement ; en même temps la mise en place des contrats précédant l'exploitation (9 mois selon le cahier des charges) s'en voit réduite à néant, compromettant ainsi le début de l'exécution du marché ;
- de l'autre côté, les décisions d'attribution de plusieurs lots de ce marché ont fait l'objet d'une ordonnance de sursis à exécution et la procédure judiciaire au fond devant le Tribunal administratif est toujours en cours.

Au vu de la situation, il a été convenu avec toutes les entreprises de prolonger les contrats actuels jusqu'à la mi-juillet 2022, précisément jusqu'au 15 juillet inclus. Cette date avait été choisie afin de couvrir encore l'exploitation des courses scolaires de l'année scolaire en cours, sous la régie du contrat actuel. Les entreprises concernées ont accepté de prolonger la validité de leurs offres, et donc de leurs prix, jusqu'au vote de la loi spéciale sur le financement. Les dates et échéances prévues pour les contrats doivent évidemment rester cohérentes avec la présente loi en projet.

La signature des nouveaux contrats est souhaitée et réalisable avant juillet 2022 pour une entrée en vigueur opérationnelle au 16 juillet 2022, pour les lots qui ne sont pas visés par une mesure provisoire (sont concernés 22 lots, dont la durée varie entre 5 et 8 ans) ; la signature des contrats restants (10 lots, dont la durée varie également entre 5 et 8 ans) faisant l'objet du recours au fond est reportée à la fin des procédures judiciaires pendantes, en espérant que celle-ci aura lieu avant le 15 juillet 2024.

La commission parlementaire décide par conséquent d'amender cette partie de l'article en y indiquant comme date butoir le 15 juillet 2032.

La commission propose ainsi de modifier l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

~~« Art. 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période~~

---

<sup>1</sup> « Les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l'exercice budgétaire, excepté dans l'un ou l'autre des cas suivants : [...] b) lorsqu'en raison de l'importance ou de la spécialité des travaux, fournitures ou services, les marchés ne peuvent être réalisés pendant l'exercice où ils sont conclus. Dans ce cas la durée doit être adaptée à la nature du marché pour soit tenir compte de la durée de réalisation effective des travaux, fournitures ou services, soit optimiser les conditions économiques de réalisation du marché. Toutefois la durée de ces marchés ne peut pas dépasser 10 exercices, y non compris celui au cours duquel les marchés ont été conclus ; »

maximale de 10 ans, avec les adjudicataires sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

**Art. 2.** La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1<sup>er</sup> ne peut pas dépasser le montant de 1.262.145.059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au **31 décembre 2029** **15 juillet 2032**.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation. »

### **Nouvel article 2 (article 3 du projet de loi déposé)**

Cet article règle l'imputation des dépenses au budget de l'État.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

### **Nouvel article 3 (article 4 du projet de loi déposé)**

Cet article prévoit que la présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

L'attribution des lignes de bus RGTR faisant désormais l'objet d'une procédure de marché public européenne et l'exigence de faire voter désormais une loi spéciale en vertu de l'article 99 de la Constitution (dépassement du seuil annuel de 40 millions d'euros), sont saluées par Monsieur Marc Goergen, puisque cette façon de procéder permet un renforcement de la transparence. L'orateur souhaite savoir si d'autres contrats de service public, tel le contrat conclu avec la CFL, sont désormais également soumis à la procédure de passation des marchés publics.

Il aimerait en outre savoir si le cahier des charges prévoit également la mise à disposition du wifi dans les bus. Monsieur le Ministre ayant annoncé une

transition vers des véhicules à zéro émission jusqu'à 2030, les bus au gaz du RGTR remplissent-ils ce but ? Qu'en est-il des bus au gaz du TICE ?

L'orateur salue encore la campagne présentant le prototype d'un design uniforme pour les bus par Monsieur le Ministre. En effet, il est envisagé de doter les 1200 bus des 34 entreprises du réseau RGTR d'un tout nouveau design, afin de permettre aux clients d'identifier déjà de loin leur bus quand il s'approche d'un arrêt RGTR.

Monsieur le Ministre partage le point de vue de l'orateur concernant la nouvelle transparence et confirme que le contrat de service public conclu avec la CFL tombe désormais également sous la procédure de passation des marchés publics. Vu que le TICE tombe dans le champ de compétence des communes, Monsieur le Ministre ne peut pas confirmer avec certitude sous quel régime le contrat avec le TICE tombera à l'avenir. Il est rappelé que, dès qu'un projet de financement dépasse 40 millions d'euros, la Constitution luxembourgeoise impose le vote d'une loi spécifique.

La commission est encore informée que les bus du syndicat intercommunal de transport public TICE roulent actuellement au gaz bio (naturel), mais que le Ministère de la Mobilité recommande de recourir à l'avenir aux autobus électriques.

La date butoir pour que l'ensemble du Régime Général des Transports Routiers (RGTR) soit électrifié (« zéro émission polluante ») est fixé à 2030<sup>2</sup> ; les premiers véhicules 100% électriques ont été mis en service en 2018.

Un des avantages du recours à la procédure d'un marché public consiste en un ajustement du prix (auparavant, dans la procédure de gré à gré, le prix a été négocié).

Pour l'instant, il n'est pas envisagé d'intégrer le wifi dans les bus, parce que les réseaux ne sont pas encore assez performants, mais l'intégration du port USB est prévue.

Monsieur Aly Kaes (CSV) estime que le passage de la procédure de gré à gré à un marché public pourrait confronter surtout les petites entreprises à de graves difficultés financières, parce qu'elles ne sont plus concurrentielles, notamment au niveau international. Quelles sont les conséquences de cette nouvelle procédure de sélection par marché public pour les opérateurs historiquement en charge de l'exploitation des transports publics par autobus ?

Monsieur le Ministre informe la commission que seules des entreprises luxembourgeoises se sont portées candidates. En raison de nouvelles règles européennes en matière de libéralisation des services de bus, le passage à une procédure de passation d'un marché public dans le cadre de l'attribution des lignes de bus RGTR est devenu inévitable. L'orateur donne encore à considérer qu'il n'est ni compétent ni responsable de veiller à voire de garantir la survie des petites entreprises concernées. Dans ce contexte il tient à informer la commission que la reprise des salariés a été un critère obligatoire.

---

<sup>2</sup> Le programme gouvernemental prévoit l'électrification complète du réseau RGTR d'ici 2030 : « Les projets pilote de lignes de bus électriques seront poursuivis avec comme objectif d'aboutir à zéro émission sur le réseau des bus régionaux du Régime général des transports routiers (RGTR) en 2030. »



Madame Cécile Hemmen (LSAP) renvoie à l'avis de la Chambre des Salariés du 28 août 2021 et notamment à la préoccupation exprimée que les nouveaux contrats de service public, qui vont être conclus à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, reprennent l'intégralité du contenu des conventions collectives, des acquis et des avantages sociaux qui s'appliquent dans le cadre des contrats actuels. La Chambre des Salariés constate également qu'est mentionné dans le cahier des charges que « l'exploitant est tenu d'assurer les services faisant objet du contrat avec un effectif de personnel de conduite dont au moins 80% est engagé suivant un contrat à durée indéterminée. Ceci comprend des contrats à temps plein et des contrats à temps partiel. La CSL s'oppose fermement à une portion si importante (20%) au titre des contrats précaires à durée déterminée et revendique que l'intégralité des emplois dans le secteur concerné ne soient pourvus à des salariés occupés à durée indéterminée. » En outre, la Chambre des Salariés relève que « concernant la possibilité de sous-traitance, il est prévu que l'exploitant définit le volume des prestations sous-traitées dans sa déclaration de sous-traitance, exprimé en pourcentage des kilomètres par an. Ce volume des prestations sous-traitées peut varier pendant la durée du contrat, sans pouvoir dépasser 33%. La CSL préconiserait un recours tout à fait exceptionnel au mécanisme de la sous-traitance. En tout cas, elle ne saurait avoir une telle envergure en termes de pourcentage. »

Monsieur le Ministre explique que si la possibilité de recourir à la sous-traitance n'existait plus, bon nombre de petites entreprises n'auraient eu aucune chance et les grandes entreprises auraient réparti l'intégralité du marché entre elles.

Monsieur le Ministre se félicite d'avoir évité que de grands acteurs pratiquant le dumping social aient pu s'introduire sur le marché luxembourgeois. En effet, les candidats aux marchés publics étaient obligés de respecter la convention collective luxembourgeoise. Si cela n'avait pas été le cas, une poignée de grands acteurs auraient facilement pu s'accaparer le marché et dicter leurs conditions, avec toutes les conséquences que cela aurait impliqué concernant les rémunérations et les conditions de travail.

Il confirme encore une fois qu'uniquement des acteurs luxembourgeois ont remporté les appels d'offre et se partageront les 32 lots en question d'ici à 2029. Toutefois, certains acteurs qui étaient autrefois impliqués dans le réseau RGTR n'ont pas réussi à remplir les critères du marché public et ne poursuivront donc pas leur travail dans ce contexte. Il a quand même pu être assuré que tous les chauffeurs pourront continuer à travailler, étant donné que le cahier des charges contenait « des dispositions concernant une reprise du personnel préalablement affecté à un exploitant sortant ».

### **3. Divers**

Suite à une question afférente de Madame Cécile Hemmen, il est confirmé que le service de transport ADAPTO, qui a récemment fait l'objet d'une réforme, est évalué régulièrement.

Des réunions ont régulièrement lieu avec le Conseil national des personnes handicapées (i.e. Info-Handicap), notamment pour faire le point. Il est essayé de donner une suite appropriée à la majeure partie des réclamations. La mise en place d'une commission d'évaluation officielle est en voie d'élaboration voire sur le parcours institutionnel.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

7851



## Loi du 17 décembre 2021 relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 16 décembre 2021 et celle du Conseil d'État du 17 décembre 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

### Art. 1<sup>er</sup>.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 15 juillet 2032.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

### Art. 2.

Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

### Art. 3.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,  
François Bausch*

Château de Berg, le 17 décembre 2021.  
**Henri**

