



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 8062

Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

Date de dépôt : 05-08-2022

Date de l'avis du Conseil d'État : 28-02-2023

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
05-08-2022	Déposé	8062/00	<u>3</u>
28-02-2023	Avis de l'Autorité de la concurrence du Grand-Duché de Luxembourg (20.2.2023)	8062/01, 8124/01	<u>16</u>
28-02-2023	Avis du Conseil d'État (28.2.2023)	8062/02	<u>25</u>
16-03-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (15) de la reunion du 16 mars 2023	15	<u>28</u>
20-04-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (19) de la reunion du 20 avril 2023	19	<u>64</u>
24-04-2023	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	8062/03	<u>71</u>
27-04-2023	Avis de la Chambre de Commerce (25.4.2023)	8062/04	<u>80</u>
27-04-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°46 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote n°3 - Projet de loi N°8062	<u>83</u>
27-04-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°46 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°8062	<u>86</u>
27-04-2023	Transport scolaire	Document écrit de dépôt	<u>88</u>
16-05-2023	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (16-05-2023) Evacué par dispense du second vote (16-05-2023)	8062/05	<u>91</u>
26-05-2023	Publié au Mémorial A n°258 en page 1	Mémorial A N° 258 de 2023	<u>94</u>
	Résumé du dossier	Résumé	<u>96</u>

8062/00

N° 8062

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation
des transports scolaires par autobus**

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 5.8.2022

*

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 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus.

Cabasson, le 4 août 2022

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

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser 180 845 186 euros jusqu'au 15 juillet 2028.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rattachée à la base 100 du 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} 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.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Introduction

Depuis 1978, la gestion et l'organisation de lignes d'autobus régionales sont organisées par l'État, l'exploitation en étant confiée à des entreprises privées d'autobus. Tout comme il a été décrit dans le cadre du projet de loi 7851 relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus, devenue la loi du 17 décembre 2021, les contrats de concession déterminant les conditions générales d'exploitation de services de transports publics par route dans le cadre du RGTR (« Régime général des transports routiers ») ont toujours été conclus par voie d'attribution directe et suite aux négociations de gré à gré entre l'État et les exploitants.

Le réseau des autobus RGTR comprend actuellement :

- 1° l'exploitation des lignes d'autobus régulières qui constituent la base du réseau d'autobus proprement dite, fonctionnant à cadences et fréquences régulières, tous les jours de l'année,
- 2° l'exploitation des lignes d'autobus dirigées soit vers un campus ou établissement scolaire, soit de courses renforçant des lignes régulières ; dans chacun des cas, ces lignes ou courses de renfort ne fonctionnent qu'en heures de pointe et en période scolaire, et assurent le transport d'élèves vers leurs lieux de scolarisation.

La loi précitée du 17 décembre 2021 couvre le coût des contrats d'exploitation des services de transports publics par route décrits au point 1°. Ces contrats ont été conclus suite à une procédure ouverte conformément au livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Pour des raisons opérationnelles, ce marché comprenait uniquement les lignes d'autobus régulières et non pas les transports scolaires tels qu'indiqués au point 2°. Ces derniers 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. Suivant les dispositions de cette même loi l'organisation opérationnelle ainsi que la gestion financière et comptable de tous ces services de transports sont assurées par l'Administration des transports publics (ATP).

Le présent projet de loi est destiné à autoriser le ministre à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route, et à en supporter le coût d'exploitation.

Le réseau des lignes d'autobus: volet opérationnel

La réorganisation complète du réseau d'autobus du RGTR, qui a été préparée sur plusieurs années et se traduit par une refonte complète du réseau, a de fortes répercussions sur l'organisation des transports scolaires. Cette réorganisation du RGTR sera achevée avec l'entrée en vigueur de l'exploitation opérationnelle des contrats précités, qui aura lieu le 17 juillet 2022.

Avant cette réorganisation, le transport scolaire comptait 177 lignes de bus régionales qui étaient intégrées dans le réseau du réseau RGTR proprement dit (2019). Cependant, les lignes scolaires ont commencé, d'ailleurs déjà avant cette réorganisation, à former un réseau en partie à part ; ce réseau s'est distancié de plus en plus du réseau régulier, pour la raison que les besoins de mobilité des élèves se sont de plus en plus individualisés, et que des lignes ont dû être créées pour desservir des établissements ou campus scolaires déterminés et situés hors du réseau régulier, et fonctionnant uniquement en période scolaire. Pour cette raison, le transport scolaire n'avait pas été intégré dans le marché pour l'exploitation des lignes d'autobus régulières, comme indiqué ci-dessus.

En effet, depuis plusieurs années, et à tendance croissante, une certaine concurrence entre les différents lycées de l'enseignement post-primaire et même des établissements d'enseignement fondamental à vocation régionale ou nationale, met les organisateurs du transport scolaire devant un grand défi : il est difficile, voire impossible de définir un réseau de bus scolaires susceptible de répondre adéquatement à la demande de tous les élèves. Des horaires de classe souvent non homogènes en partie sur un même campus scolaire ont également un impact sur la demande de bus scolaires.

L'évolution et surtout la diversité des flux des élèves ont imposé non seulement une augmentation de la capacité des lignes régulières (capacité des bus en termes de nombre de places offerte, et augmentation du nombre des courses), mais aussi la mise en service de lignes supplémentaires pour répondre à la demande émanant de la décentralisation de l'offre scolaire qui est générée surtout lorsque l'établissement offre un enseignement spécialisé. À mentionner notamment les lycées de Mamer, Junglinster, Redange, Mersch, Differdange, Mondorf-les-Bains et Clervaux qui offrent des branches de formation qui sont uniques au niveau national. Cette spécialisation résulte dans un recrutement d'élèves dans une large zone de chalandise voire à travers tout le pays.

L'ATP est d Monsieur le Président
de la Chambre des Fonctionnaires
et Employés Publics
11A, avenue de la Porte-Neuve
L-2777 Luxembourg

age sollicitée pour mettre en place des lignes scolaires en faveur d'élèves de l'enseignement fondamental dans le cadre d'une offre scolaire européenne (Clervaux, Junglinster, Mondorf, Mersch).

En outre, certains transports d'élèves de l'enseignement fondamental, relevant en principe de la compétence des communes lorsque le transport est intracommunal, ont à l'époque été intégrés dans la planification du réseau de transport RGTR, pour éviter ainsi le double-emploi de transports scolaires communaux avec des lignes RGTR parallèles peu fréquentées, surtout dans des régions plus rurales. Il s'agissait de circonstances tout à fait exceptionnelles où ces synergies s'avéraient globalement plus économiques. Or, la réorganisation du réseau RGTR ne peut plus tenir compte de certains arrangements qui dans l'organisation des horaires ne fonctionnent plus, et devra prévoir des changements dans ce contexte. Il s'agit notamment du Sispolo (Hosingen), Harlange, Wilwerwiltz, Winrange, Reuler et Tandel.

Une spécificité du réseau de transport scolaire luxembourgeois est finalement qu'il comprend le transport scolaire vers des lycées situés en Belgique (St. Vith, Bastogne et Arlon) ou encore en Allemagne (Perl « Schengelycée »).

Une séparation des différents réseaux en « régulier » et en « scolaire » est par conséquent devenue nécessaire et inévitable.

Les contrats d'exploitation

Les contrats avec les entreprises privées pour l'exploitation du réseau RGTR, tout comme ceux visés pour l'exploitation du réseau scolaire que le présent projet de loi est censé couvrir, sont qualifiés de contrats de concession en vertu 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. Le dossier de soumission est 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.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}

L'Administration des transports publics est en cours de préparation d'une procédure de marché public suivant la législation sur les marchés publics.

Le marché, et les contrats y résultant, contient une charge grevant le budget de l'Etat pour plus d'un exercice et qui dépasse le seuil de 40 millions d'euros. Par conséquent, une loi spéciale de financement est requise.

Le plafond résulte des analyses effectuées par les services de l'Administration des transports publics et de la Direction de la Planification de la Mobilité du Département des transports, sur base des prix et du réseau scolaire tel qu'en vigueur actuellement, tout en prenant en compte la réorganisation décrite dans l'exposé des motifs, et les résultats du marché pour le réseau RGTR. En raison des évolutions difficilement prévisibles ainsi que des développements géopolitiques actuels, les prix sont estimés sous réserve, et une marge de manœuvre a été comprise dans le plafond estimé.

Il est prévu de conclure un marché pour une durée de 4 ans. Il est proposé cependant de prévoir une certaine marge, en l'occurrence une année scolaire, dans le cas où un recours contre une décision d'attribution ne permettrait pas de conclure les contrats tel que prévu par le calendrier visé.

Ad article 2

L'article précise que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont imputées au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics, à la section des transports publics routiers.

Ad article 3

L'article prévoit l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication.

*

FICHE FINANCIERE

Analyse de la situation

Aujourd'hui, plus de 45 000 étudiants fréquentent chaque jour plus que 30 lycées publics luxembourgeois, et près de 200 lignes scolaires circulent sur le réseau RGTR au service des élèves.

Le budget voté pour l'exercice 2022 se chiffre à 29.922.000 €.

Les coûts pour l'exploitation des transports scolaires par autobus ont été estimés en tenant compte de plusieurs facteurs.

- L'ATP a analysé les flux et les zones d'accessibilité, à l'échelle nationale et régionale. Les centres scolaires ont été identifiés sur base de la situation actuelle et des projets déjà connus, et le paysage scolaire a été divisé en campus scolaires.
- Les lignes ont été partiellement restructurées pour répondre aux besoins des établissements scolaires et des élèves.
- Une séparation entre l'enseignement secondaire et l'enseignement fondamental a été effectuée.
 - o Pour les élèves de l'enseignement secondaire, 19 campus et sites ont été identifiés ;
 - o pour les élèves de l'enseignement fondamental, il y en a 18 ; y compris les écoles européennes. Comme mentionné dans l'exposé des motifs, certains transports vers des écoles l'enseignement fondamental devront encore être analysés plus près, et des échanges à cet effet sont prévus avec les communes concernées, surtout au vu de la perte des synergies existantes et la question des compétences de part et d'autre qui en découle.

Comme indiqué également dans l'exposé des motifs, de nouveaux services scolaires sont régulièrement revendiqués pour permettre, p.ex. à des élèves de l'enseignement fondamental de rejoindre une école scolaire européenne existante ; les revendications proviennent aussi bien des établissements que des parents des futurs élèves. Le paysage scolaire pour de telles offres scolaires se développe très rapidement, de sorte que d'autres sites comme p.ex. à Cessange seront encore ajoutés au second

semestre 2022. Au moment de la rédaction du présent projet, les inscriptions ne sont pas encore terminées et une analyse précise des besoins est toujours en cours, ce qui rend plus difficile une projection des coûts, mais des transports vers le site sont compris dans l'estimation du coût global du marché.

Comme déjà expliqué ci-avant, il est difficile de s'avancer sur une projection concrète des besoins supplémentaires en transports, au-delà de l'offre actuelle, puisque besoins réels se concrétiseront plus tard. Certains établissements, notamment ceux implantés à Junglinster, Mondorf et Clervaux, ne sont pas encore occupés à 100 % et le nombre d'élèves va augmenter encore davantage au fil des prochaines années, sans qu'il puisse être déterminé si les lignes de bus actuelles peuvent supporter également les nouveaux élèves ou si d'autres lignes devront être mises en place.

L'estimation générale des frais d'exploitation ne peut donc être qu'approximative.

Volume des prestations et valeur du marché

Pour chaque site, aussi bien secondaire que fondamental, il a été établi un kilométrage annuel et une durée de conduite annuelle. Ces volumes ont été estimés en fonction des prestations actuelles tout en tenant compte d'une certaine évolution, ceci particulièrement pour les sites qui sont encore en développement. Après la restructuration du réseau de transports scolaires, il est estimé que la prestation kilométrique annuelle s'élève à environ 4.000.000 km répartis sur 290 lignes différentes.

Il a tout d'abord été tenu compte d'une marge d'évolution de 10 % sur le volume kilométrique jusqu'au début de l'exploitation, afin de pouvoir ajuster vers le haut, en cas de besoin opérationnel, le volume kilométrique ou les horaires des lignes exploitées, puisqu'il s'écoulera une année scolaire avant le début de l'exploitation et que cette année scolaire sera la première année où les 2 réseaux (régulier RGTR/scolaire) seront complètement séparés. Pour cette raison et afin de pouvoir rester réactif quant aux besoins, cette phase nécessite une marge de manœuvre suffisamment large.

Il a ensuite été pris en compte une progression annuelle en volume de 2,5 % en cours d'exécution du marché, afin de permettre d'adapter les services selon l'évolution des besoins tout en maintenant la nature globale du marché, sans devoir procéder à une modification de la loi de financement votée. L'intégration de telles marges dans l'estimation du coût des transports scolaires et donc de la valeur du marché est indispensable afin de ne pas manœuvrer l'organisateur des transports dans une situation où il ne pourra pas couvrir les besoins des élèves et qu'ils ne pourront pas rejoindre l'établissement scolaire adapté à leur choix d'études.

En effet, il est possible que le nombre d'élèves à transporter soit amené à évoluer de façon qu'il devienne nécessaire de modifier la catégorie d'autobus, d'adapter la fréquence ou la cadence d'une ligne, de demander le renfort ponctuel d'une course, ou encore de modifier l'itinéraire d'une ou de plusieurs lignes d'autobus.

Finalement, l'évolution de l'indice selon la circulaire budgétaire du 28 mars 2022 a été prise en compte.

En conclusion, la valeur totale du marché est estimée à un montant de 180.845.186 € TVA comprise (3%) à la valeur de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation au 1^{er} avril 2022, soit 930,37.

L'évolution du budget pluriannuel de l'article budgétaire 20.2.31.042 tel que préparée dans le cadre des propositions budgétaires pour l'exercice 2023, ainsi que les montants ajustés à la base des montants du présent projet de loi, est présentée au tableau ci-dessous :

<i>Article 20.7.31.042</i>	<i>Nbre de trim. du marché</i>	<i>Programme pluriannuel voté 2022-2025</i>	<i>Programme pluriannuel ajusté (non indexé, mais avec progression de 2,5 % par année)</i>	<i>Évolution indice des prix à la consommation¹</i>	<i>Programme pluriannuel ajusté (indexé)</i>	<i>Calcul montant total du marché (TVA 3% incluse)</i>	<i>Calcul du montant total du marché (hors TVA)</i>
2023	1	30.000.000	38.809.456	1,60%	39.430.407	14.278.936	13.863.044
2024	3	30.000.000	43.907.727	2,02%	45.511.378	43.907.727	42.628.861
2025	3	30.000.000	45.005.420	1,51%	46.198.600	45.005.420	43.694.583
2026	3		46.130.556	1,80%	47.030.175	46.130.556	44.786.948
2027 (jusqu'au 15.07)	2		31.522.547	1,50%	31.823.751	31.522.547	30.604.414
Total 2023-2026						180.845.186	175.577.850

Le montant ajusté (non indexé) pour 2023 résulte d'une partie des coûts estimés suivant application des contrats d'exploitation actuels (24.530.520 €) et de ceux des nouveaux contrats (14.278.936 €).

Calendrier provisoire de l'appel d'offres

Il est visé une publication du marché vers mi-octobre 2022 et une décision d'attribution vers mars 2023, ce qui permettrait aux adjudicataires de disposer d'un délai suffisant (6 mois) pour préparer la mise en place de l'exploitation.

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Administration des transports publics Annick Trmata
Téléphone :	2465-2411
Courriel :	annick.trmata@atp.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Financement des services de transports spécialisés en faveur d'élèves fréquentant des établissements scolaires
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :	
Date :	22/06/2022

¹ Source: Circulaire budgétaire du 28 avril 2022 (version adaptée tripartite). Pour 2027 : estimation interne.

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Avis du Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance
 et de la Jeunesse
 Remarques/Observations :
2. Destinataires du projet :
- Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.²
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues
 suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :
4. 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 :
5. 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 :
6. Le projet contient-il une charge administrative³
 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 administratif⁴ approximatif total ?
 (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données
 inter-administratif (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 personnel⁵ ? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

² N.a. : non applicable.

³ 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.

⁴ 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.).

⁵ 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)

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 ?
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 évaluation⁶ ? 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

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁷ ? 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

⁶ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁷ 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

8062/01, 8124/01

N° 8062¹

N° 8124¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation
des transports scolaires par autobus**

PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation des services
de transports spécifiques réguliers spécialisés**

* * *

AVIS DE L'AUTORITE DE LA CONCURRENCE DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

(20.2.2023)

1. CONTEXTE GENERAL

Aux termes de l'article 64 de la loi du 30 novembre 2022 relative à la concurrence (ci-après : la « loi du 30 novembre 2022 »), l'Autorité de la concurrence (ci-après : l'« Autorité ») détient une mission consultative, libellée de la manière suivante :

« Art. 64. Missions consultatives

(1) *L'Autorité émet un avis, de son initiative ou à la demande d'un ministre, sur toute question concernant le droit de la concurrence.*

(2) *L'Autorité est obligatoirement demandée en son avis pour tout projet de loi ou de règlement :*

1° *portant modification ou application de la loi ;*

2° *portant transposition ou exécution d'un instrument supranational touchant à des questions de concurrence ;*

3° *instituant un régime nouveau ayant directement pour effet de soumettre l'exercice d'une profession ou l'accès à un marché à des restrictions quantitatives, d'établir des droits exclusifs dans certaines zones ou d'imposer des pratiques uniformes en matière de prix ou de conditions de vente.*

(3) *L'Autorité est obligatoirement consultée sur toute action judiciaire intentée par ou contre l'État ainsi que lorsque l'État intervient dans une procédure devant les juridictions de l'Union européenne ou de la Cour européenne des droits de l'homme en matière de droit de la concurrence.*

(4) *Les dispositions du présent article sont sans préjudice de consultations de l'Autorité prévues par d'autres lois ou règlements. »*

Dans la mesure où les deux projets de loi traitent tous deux du financement de marchés publics de transport, l'Autorité émet un avis unique sur les deux projets.

L'Autorité se saisit de sa mission consultative au regard des dispositions des deux projets de loi. D'une part, celui qui vise à attribuer un contrat de concession d'exploitation de transport scolaire par

autobus à une entreprise exploitante. D'autre part, celui qui vise à attribuer un contrat de concession d'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés.

*

**2. PROJET DE LOI N°8062
relative au financement de l'exploitation des trans-
ports scolaires par autobus et Projet de loi n°8124
relative au financement de l'exploitation des services
de transports spécifiques réguliers spécialisés**

2.1 Objet des projets de loi

Selon son exposé des motifs, le projet de loi n°8062 a pour objectif d'établir un cadre légal pour la prise en charge financière de l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route à destination des campus et des établissements scolaires.

Selon son exposé des motifs, le projet de loi n°8124 a quant à lui pour objectif d'établir un cadre légal pour la prise en charge financière de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés.

2.2 Commentaires de l'Autorité

Les deux projets de loi rappellent que les contrats régissant l'exploitation de ce type de transports ont toujours été des contrats de concession conclus par voie d'attribution directe et à la suite de négociations de gré à gré entre l'Etat et les exploitants.

Le commentaire de l'article 1^{er} des deux projets de loi précise également que la loi visera à financer des contrats qui seront passés selon la procédure de marchés publics et conformément à la législation sur les marchés publics.

L'Autorité souhaite rappeler les principes généraux qui gouvernent l'attribution d'un marché public de transports (2.2.1) pour ensuite alerter sur les risques de collusion dans les marchés publics (2.2.2) et mettre en lumière les leçons à tirer d'une précédente affaire devant l'autorité de concurrence (2.2.3). Enfin, cet avis sera également l'opportunité pour l'Autorité de rappeler la nécessité de financer des marchés publics dont le cahier des charges valorise des critères environnementaux et sociaux (2.2.4).

2.2.1 Les principes de la commande publique

L'Autorité tient à rappeler les principes qui gouvernent la commande publique au Luxembourg que le pouvoir adjudicateur devra scrupuleusement appliquer et surveiller lors de l'attribution des marchés.

Les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats, de transparence et de concurrence constituent des principes fondamentaux du droit de la commande publique. La mise en œuvre de ces principes généraux s'applique à l'ensemble des contrats de la commande publique.

En outre, il importe que les critères de sélection soient publiés de manière claire et transparente et laissent un délai suffisamment long pour laisser le temps aux potentiels soumissionnaires de soumettre une offre :

« Afin de garantir des conditions loyales et équitables aux soumissionnaires potentiels, la période comprise entre le lancement de la procédure de mise en concurrence et la soumission des offres, de même que la période comprise entre le lancement de la procédure de mise en concurrence et le moment où doit débiter l'exploitation des services de transport, doit être de longueur raisonnable et appropriée. »¹

¹ Communication de la Commission sur des lignes directrices interprétatives concernant le règlement (CE) no 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (2014/C 92/01).

L'Autorité estime qu'un bref rappel de ces principes était nécessaire sans vouloir les développer davantage, ces derniers étant largement connus tant par les pouvoirs adjudicateurs que par les soumissionnaires.

2.2.2 Risques d'atteinte au droit de la concurrence dans les procédures de passation de contrats issus de la commande publique

La finalité de la législation sur les marchés publics est de permettre aux pouvoirs publics de passer des contrats de réalisation de travaux, de fournitures ou de services avec des entreprises à la suite d'une mise en concurrence, dans le but d'obtenir un résultat optimal en termes de prix et de qualité.

Il n'est cependant pas rare que les entreprises soumissionnaires tentent de se soustraire à cette concurrence en ayant recours à des ententes, le plus souvent secrètes. Les ententes constituent des violations parmi les plus graves du droit de la concurrence et sont sanctionnées au titre de l'article 4 de la loi du 30 novembre 2022 et de l'article 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après : « TFUE »).

L'entente conduit à désigner un soumissionnaire qui n'aura pas remporté le marché en raison des prix proposés, de ses facultés d'innovation et de la qualité de ses services ou produits par rapport aux autres soumissionnaires. L'efficacité économique de la passation de marché est donc effacée, au profit des entreprises parties à l'entente et ainsi au détriment des pouvoirs adjudicateurs et de la collectivité. Ces infractions sont d'une extrême nocivité pour le bien commun car elles procurent aux tricheurs des rentes injustifiées tout en appauvrissant l'Etat qui se voit amputé de son rôle d'octroi efficace de ses ressources et de poursuite de certaines de ses politiques au profit de la communauté.

Il est donc crucial que les pouvoirs publics mettent tout en œuvre pour surveiller de près l'organisation de leurs marchés afin de détecter les violations et de les réprimer avec force.

2.2.3 L'affaire TUL : les leçons tirées de l'attribution du marché CAPABS

L'Autorité tient à rappeler sa décision n°2017-E-01, « *Affaire Transport Union Lëtzebuerg* » dans laquelle elle a accepté des engagements présentés par les entreprises Sales-Lentz Group et Voyages Emile Weber, dans une affaire de marché public relatif au « *transport Complémentaire d'Accessibilité pour Personnes à Besoins Spécifiques* » (connu sous la dénomination « CAPABS »), à la suite de soupçons de pratiques anticoncurrentielles.

Ainsi qu'il a été évoqué dans le projet de loi², en 2014, le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures a annulé une soumission publique relative au marché du Transport CAPABS.

L'ancien Conseil de la concurrence avait alors ouvert une enquête sur la régularité des offres soumises dans le cadre de ce marché, au regard du droit de la concurrence.

Une seule offre conforme au cahier des charges avait été présentée : celle de l'entreprise Transport Union Lëtzebuerg S.à.r.l (ci-après : « TUL »), entreprise commune, formée à parts égales par les deux opérateurs les plus importants sur le marché du transport de personnes, à savoir Sales-Lentz Group et Voyages Emile Weber.

L'enquête avait révélé que TUL n'employait pas de personnel, n'avait pas de bureau ou de numéro de téléphone et ne générait aucun chiffre d'affaires. L'offre de TUL avait fait appel à plusieurs sociétés de sous-traitance représentant la quasi-totalité des entreprises opérant sur le marché en cause.

Les entreprises ont fait valoir devant le Conseil qu'une telle organisation était l'unique moyen de réunir les capacités nécessaires exigées par le cahier des charges et de réduire au maximum les coûts grâce à la réduction du kilométrage à vide.

L'enquête a cependant révélé que l'offre soumise visait également pour chacune des entreprises soumissionnaires le maintien du chiffre d'affaires des entreprises sur le marché du transport de personnes à besoins spécifiques et la conservation d'un maximum de lignes déjà assurées dans le cadre des précédents marchés, lesquels étaient jusqu'en 2014 attribués de gré à gré, sans recours à une soumission publique.

² Projet de loi n°8024, p.3.

La soumission de cette offre a été précédée par un nombre important d'échanges d'informations entre les différentes entreprises engagées dans l'offre, pour la plupart initiés par les représentants de la société TUL.

Le Conseil de la concurrence a finalement accepté trois engagements proposés par les entreprises Sales-Lentz Group et Voyages Emile Weber pour remédier aux problèmes de concurrence soulevés :

- Le premier engagement consistait pour les deux entreprises à dissoudre l'entreprise TUL, au plus tard avant le 1^{er} juillet 2017 ;
- Le deuxième engagement, d'ordre comportemental, consistait en l'organisation annuelle par chacune des deux entreprises, de séances d'information, de formation et de sensibilisation en matière de droit de la concurrence destinées aux dirigeants, cadres et employés dits à risque. Cet engagement devait être appliqué sur une durée de deux années consécutives ;
- Le troisième et dernier engagement, d'ordre comportemental également, imposait aux deux entreprises de conserver pendant une durée de cinq années les données et informations relatives aux négociations et échanges commerciaux avec des concurrents dans le cadre de la prochaine soumission CAPABS.

À la lumière de cette affaire, il appartiendra au pouvoir adjudicateur de s'assurer tant pour le marché des transports scolaires par autobus que des transports spécifiques réguliers spécialisés qu'une véritable concurrence entre les opérateurs soumissionnaires soit effective.

2.2.4 Une valorisation de la durabilité pour la sélection de l'offre économiquement la plus avantageuse

Outre les nombreux critères qui permettront de sélectionner l'offre économiquement la plus avantageuse tels que le prix, la qualité, la rentabilité, le coût d'utilisation, l'assistance technique etc., l'Autorité attire l'attention des pouvoirs adjudicateurs, sur la pertinence de prévoir un cahier des charges où les caractéristiques environnementales et l'aspect social de la prestation viendront apporter une pondération plus fine des autres critères susmentionnés.

Le considérant 17 du règlement (CE) n° 1370/2007 indique que « *les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, par exemple en ce qui concerne les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite, la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni. Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et conjurer le risque de dumping social, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service* ».

Il importe qu'une concurrence effective ne se conçoive pas exclusivement en termes de prix mais qu'elle englobe et serve des considérations plus larges susceptibles de maximiser à long terme, par un haut degré de durabilité des prestations de service public, le bien-être de la communauté dans son ensemble³.

*

³ <https://www.eesc.europa.eu/fr/news-media/news/une-politique-de-concurrence-adaptee-aux-nouveaux-defis-doit-tenir-compte-des-problemes-de-durabilite-met-en-garde-le>

3. RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE

Dans une optique de bon usage des deniers publics, l'Autorité recommande que les principes fondamentaux de la commande publique, et plus particulièrement ceux relatifs à la concurrence soient pleinement mis en œuvre.

L'Autorité invite les pouvoirs adjudicateurs à redoubler de vigilance face aux risques de collusion sur ces marchés lors de la passation des futurs contrats.

Enfin, l'Autorité souhaite également sensibiliser les pouvoirs adjudicateurs au fait que la commande publique peut être un puissant levier pour stimuler la concurrence et l'innovation dans une perspective de développement durable.

*

4. CONCLUSION

L'Autorité marque son accord avec le projet de loi susvisé, sous réserve des précisions soulevées ci-avant.

Ainsi délibéré et avisé en date du 20 février 2023.

Pierre BARTHELMÉ
Président

Mattia MELLONI
Conseiller

Tom MANNES
Conseiller

Théa HARLES-WALCH
Conseillère suppléante

Anick WOLFF
Conseillère suppléante

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8062/02

N° 8062²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation
des transports scolaires par autobus**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(28.2.2023)

Par dépêche du 5 août 2022, 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 des métiers, de la Chambre de commerce, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre des salariés, demandés selon la lettre de saisine, ne sont pas encore parvenus 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 de transport scolaire par autobus.

Les transports scolaires par autobus sont considérés comme des « services réguliers spécialisés » au sens de l'article 4, alinéa 1^{er}, point 2^o, de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, à savoir des « 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 » et « qui sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ».

Les auteurs indiquent à l'exposé des motifs que les transports scolaires par autobus forment désormais un réseau à part, de sorte qu'il y a lieu de les séparer des « services réguliers ». Il est estimé qu'après restructuration, le réseau comptera 290 lignes scolaires.

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 à 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.

Quant au montant de l'engagement financier, le Conseil d'État constate que, contrairement à la loi du 17 décembre 2021 relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus, les auteurs ont omis la mention « hors TVA ». Il s'en déduit que le montant indiqué comprend la TVA, comme le confirme, d'ailleurs, la fiche financière.

Le texte du projet de loi sous avis n'appelle pas d'observation quant au fond.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Article 1^{er}

À l'alinéa 2, première phrase, il faut écrire « rapportée à la base 100 au 1^{er} janvier 1948 ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 28 février 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

15



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 16 mars 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence - matin)

Ordre du jour :

1. 7934 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
 - Rapporteur : Madame Jessie Thill
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8058 Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer
 - Rapporteur : Madame Chantal Gary
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8062 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7985 Projet de loi modifiant
 - 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
 - 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
 - 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
 - 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
 - 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
 - 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi

- Examen de l'avis du Conseil d'État

5. Divers

*

Présents : 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, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. Raphaël Zumsteeg, Mme Anouk Enschedé, M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, Mme Stefanie Coimbra, M. Guy Besch, Mme Annick Trmata, 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 : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 7934 **Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, celui-ci est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission décide de proposer le modèle de base comme temps de parole à la Conférence des Présidents.

2. 8058 **Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission décide de proposer à la Conférence des Présidents le modèle de base comme temps de parole.

3. 8062 **Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus**

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gray, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8062⁰⁰.

Le projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 180.845.186 d'euros jusqu'au 15 juillet 2028. Ce montant s'entend TVA comprise et correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation et sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie. Les dépenses occasionnées seront imputées sur le crédit annuel afférent de la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Ce projet de loi de financement est requis par l'article 99 de la Constitution afin de permettre le financement d'une procédure de marché public dont le volume des charges dépassera le seuil légal de 40 millions 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.

L'estimation des besoins se base sur le prix du réseau scolaire actuel, tout en prenant en compte la réorganisation prévue et le retour d'expérience du marché public pour le réseau RGTR. En raison des évolutions difficilement prévisibles ainsi que des développements géopolitiques actuels, les prix sont estimés « sous réserve », y compris l'inclusion d'une certaine marge de manœuvre.

Il est prévu de conclure un marché pour une durée de 4 ans tout en prévoyant une marge de sécurité d'une année scolaire pour le cas où un recours contre une décision d'attribution ne permettrait pas de conclure les contrats tel que prévu par le calendrier visé.

Il est procédé - dans une deuxième étape - à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} vise à autoriser le financement de l'exploitation des services de transport scolaire par autobus.

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

Article 2

L'article 2 précise que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont imputées au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics, à la section des transports publics routiers.

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

Article 3

L'article 3 prévoit l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication.

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

La commission parlementaire tient compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 28 février 2023.

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

4. 7985 Projet de loi modifiant

1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gray, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 7985⁰⁰.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs comprenant, outre le projet de loi, quatre projets de règlement grand-ducal. Le projet de loi sous examen prévoit de modifier à trois égards la législation routière, telle qu'elle se dégage de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 ».

A) Un premier train de modifications concerne en particulier :

- l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre aux titulaires d'un permis de conduire des points dans le cadre du permis à points ;
- l'augmentation du plafond des amendes applicables à certaines infractions routières ;
- l'institution d'une base légale pour deux commissions qui émettent des avis à l'adresse du ministre en matière de permis de conduire actuellement prévues à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23

novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après l'« arrêté de 1955 » ;

- l'adaptation des dispositions légales en matière de retrait du permis de conduire et en matière de confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive ;
- la simplification de la procédure de dépistage de drogues et de médicaments au volant.

B) Une deuxième série de modifications a notamment pour objet :

- d'introduire la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation » ;
- d'exempter des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale du contrôle technique périodique ;
- de permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement » ;
- de mettre en place un échange de données entre les entreprises d'assurances et la SNCA concernant la conclusion d'un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

C) Le troisième volet de modifications a pour objet :

- Le redressement de certaines imperfections textuelles révélées par la pratique.

Concernant la réservation des numéros d'immatriculation, Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) souhaite connaître la raison pour laquelle la durée de la réservation sera réduite de trois ans à un an. Pour ce qui est du fait qu'au moment de la procédure d'immatriculation, et dans le cadre de la conclusion du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire, la communication des données relatives au véhicule et au titulaire du certificat d'immatriculation par la compagnie d'assurance envers la SNCA est prévue, l'orateur souhaite savoir – pour ce qui est des contrôles de police – s'il suffira dans le futur de contrôler uniquement encore le numéro de la plaque d'immatriculation pour la vérification des documents de bord (permis de conduire, attestation d'assurance, certificat d'immatriculation et vignette fiscale). Finalement il souhaite encore savoir pour quelle raison on n'a pas profité de l'occasion pour introduire un renforcement de la réglementation concernant les pneus d'hiver.

Il est confirmé que tous les documents seront digitalisés pour faciliter le travail des acteurs concernés (notamment la police). Il est précisé que les documents de bord sont actuellement toujours prévus par la loi. Il est planifié qu'à l'avenir, il n'y aura plus qu'une seule base de données centrale. En ce qui concerne la question pourquoi on envisage de réduire la durée de la réservation de trois ans à un an, il est répondu que l'on a constaté ces dernières années que de nombreuses plaques d'immatriculation ont été bloquées. Le paiement sera dorénavant effectué déjà au moment de la réservation d'une plaque d'immatriculation. En effet, actuellement un tiers des plaques d'immatriculation

à cinq chiffres disponibles sont réservées. La commission est encore informée que le présent projet de loi ne prévoit pas un renforcement de la réglementation concernant les pneus d'hiver. La législation ne fixe pas de date fixe concernant l'utilisation de pneus hiver, mais stipule qu'ils sont de rigueur en conditions hivernales, permettant ainsi une plus grande flexibilité et adaptation aux conditions météorologiques. Il incombe dès lors au conducteur d'adapter les pneumatiques de son véhicule aux conditions météorologiques voire à l'état de la chaussée. En effet, les pneus hiver deviennent obligatoires en cas de verglas, neige tassée ou fondante, plaques de glace ou encore givre.

Monsieur le Député Jeff Engelen (ADR) souhaite recevoir plus de détails concernant l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et l'abolition de l'obligation d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule lors de la procédure d'immatriculation. Comment peut-on vérifier que le vendeur du véhicule est bel et bien le propriétaire ? Il est précisé que la notion du « titulaire du certificat d'immatriculation » est incluse dans la loi en accord avec la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules qui dispose dans son Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient e.a. les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui du propriétaire. Si le propriétaire diffère du titulaire du certificat d'immatriculation, le titulaire doit disposer d'une preuve du consentement du propriétaire. Or, ceci n'est pas expressément prévu dans le présent projet de loi, mais dans le futur projet de règlement grand-ducal.

Dans un second temps, il est procédé à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 23 décembre 2022.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note dans son avis du 23 décembre 2022 que le projet de loi vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d'autres personnes telles que le « gardien ». La Haute Corporation estime que l'énumération est maladroite en ce qu'elle laisse à penser qu'il existe un « détenteur du certificat d'immatriculation ». Elle estime qu'il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation », concepts définis et employés par l'arrêté de 1955. Les dispositions se référant, par ailleurs, au « gardien » sont à préciser dans le sens qu'est visé le gardien du véhicule, en visant, le cas échéant, le « propriétaire, détenteur ou gardien du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation ».

Le Conseil d'État constate également que le champ d'application de la loi est conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire, à savoir l'arrêté de 1955. Cette manière de procéder est inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté du commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, d'intégrer les définitions critiquées dans le corps de la loi, tout en les adaptant pour redresser le chevauchement décrit. À défaut d'une telle adaptation, l'introduction, par la loi en projet, de la notion du « titulaire du certificat d'immatriculation » dans de nombreuses dispositions légales, dont celles de la

loi de 1955, risquerait en effet d'engendrer des incohérences, source d'insécurité juridique.

La commission décide de faire droit aux remarques du Conseil d'État à travers tout le texte du projet de loi, notamment en précisant que sont visés les « propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation », « titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule » ou encore « véhicule routier ».

À l'intitulé, la commission prend acte de la recommandation du Conseil d'État « de faire suivre les modifications à plusieurs actes dans l'ordre chronologique de ceux-ci », mais pour des raisons de lisibilité de ce projet assez volumineux, elle juge opportun de ne pas modifier l'intitulé au vu des modifications importantes que cela engendrerait.

Nouvel article 1^{er}

La commission parlementaire décide d'insérer un nouvel article 1^{er} dans le projet de loi prenant la teneur suivante :

« Art. 1^{er}. Un article 1 bis, libellé comme suit, est inséré après l'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1 bis.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

- 1. *Propriétaire d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.**
- 2. *Détenteur d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.**
- 3. *Titulaire d'un certificat d'immatriculation* : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé conformément à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation conformément à l'annexe I de la prédite directive.**
- 4. *Identifiant unique du véhicule* : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. » »**

Une des modifications principales visées par le projet de loi est l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation », conformément à la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Cette dernière dispose dans son

Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient entre autres les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire.

Même si une définition du titulaire d'un certificat d'immatriculation figure actuellement à l'article 2, paragraphe 4, rubrique 4.6. b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « arrêté de 1955 ») et même si la partie I du certificat d'immatriculation luxembourgeois prévoit une colonne pour y insérer le titulaire du certificat d'immatriculation, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété, de sorte que le certificat d'immatriculation contient le nom du propriétaire ou, le cas échéant, du détenteur du véhicule. Il en découle que le régime actuel du titulaire du certificat d'immatriculation est lacunaire et afin d'y remédier et de se conformer à la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 précitée, il est proposé d'inscrire dorénavant obligatoirement sur la partie I du certificat d'immatriculation, le titulaire du certificat d'immatriculation alors que le nom du propriétaire ne devra plus obligatoirement être renseigné. À cette fin, il a été jugé utile de modifier la définition actuellement prévue par l'arrêté de 1955 afin de refléter le fait que l'immatriculation est une opération visant à attribuer un numéro de plaque d'immatriculation à un titulaire du certificat d'immatriculation qui peut, ou non, être le propriétaire de ce véhicule.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que dans les définitions figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) et la lettre b) dans sa teneur projetée, de l'arrêté de 1955, faisaient que l'introduction de la notion de titulaire d'immatriculation était sans véritable apport. En effet, selon le Conseil d'État, il découlerait de la définition du détenteur d'un véhicule routier, figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) de l'arrêté de 1955, que le détenteur n'était pas défini comme le détenteur matériel du véhicule, mais comme la personne physique ou morale autre que le propriétaire dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation. Il en résulterait que toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation et qui n'est pas le propriétaire du véhicule routier, peut être considérée comme le détenteur du véhicule si bien que la qualité de toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation se résumerait à deux alternatives ; elle est soit propriétaire soit détenteur du véhicule routier. Le Conseil d'État en conclut dès lors que le titulaire du certificat d'immatriculation est sans réel apport dans la mesure où le titulaire du certificat d'immatriculation serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par la notion de détenteur du véhicule routier au vu des définitions précitées.

À cela s'ajoute que les définitions de « détenteur d'un véhicule routier » et de « titulaire du certificat d'immatriculation » figuraient dans l'arrêté de 1955 et que cet état de fait avait pour conséquence de conditionner le champ d'application de la loi par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Une telle manière de procéder serait inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté de commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 1*bis* dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-

après « loi de 1955 ») afin de faire figurer les définitions dans la loi et afin d'assurer que le champ d'application de cette dernière ne soit pas conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Afin de clarifier les définitions et éviter toute confusion entre les notions de « propriétaire », « détenteur du véhicule » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », il est proposé d'introduire à côté de celle de « détenteur d'un véhicule routier » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », celle de « propriétaire d'un véhicule routier ». La définition de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » reprend la définition figurant dans la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 précitée et celle de « détenteur d'un véhicule routier » est alignée sur celle prévue à l'annexe I, point II.6. (C.3), de la même directive.

Dans la mesure où il s'est avéré que des véhicules routiers peuvent avoir un même numéro d'identification, il a été jugé utile d'insérer dans le même article 1**bis** la notion d'« identifiant unique du véhicule ». Il s'agit d'une chaîne alphanumérique associée à chaque véhicule routier par le ministre et permettant ainsi d'identifier correctement chaque véhicule dans la banque de données nationale des véhicules routiers ainsi que dans la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Cet identifiant unique du véhicule permettra également de faciliter les interactions avec l'ensemble des acteurs concernés.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1^{er}, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents jusqu'à l'article 6 du projet de loi, qui a vocation à être supprimé.

Nouvel article 2 (article 1^{er} initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen modifie l'article 2, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1^{er} modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il y a par conséquent lieu de supprimer à l'endroit du nouvel article 2 (ancien article 1^{er}) la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 1^{er} (nouvel article 2), du projet de loi comme suit :

~~Art. 1^{er}.~~ **Art. 2.** À l'article 2 de la ~~même loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques~~, le paragraphe 1^{er} est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1^{er}, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

«6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

2° ~~À la suite de l'alinéa 2, Deux nouveaux alinéas~~ sont insérés ~~derrière l'alinéa 2~~ deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la ~~c~~Commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au

ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1^{er}, sous les points 1), 2), 3), 5) et 6) de l'alinéa 1^{er}.

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la cCommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 XXXX portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

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

L'article modifie le paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points.

Pour ce qui est de la non-applicabilité du système du permis à points aux conducteurs des véhicules exemptés de permis, il est précisé qu'à l'heure actuelle, l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur la réduction des points ne fait pas de différence si le contrevenant a conduit un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non. En fonction de l'interprétation, cela risque de créer une situation d'inégalité entre les conducteurs de tels véhicules, titulaires d'un permis de conduire automobile (qui peuvent donc faire l'objet d'une perte de points) et ceux qui ne disposent pas de ce permis (et ne peuvent donc pas être sanctionnés de la même façon).

Il est expliqué qu'en pratique, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics ne procède qu'au retrait des points si l'infraction constatée a été commise par une personne conduisant un véhicule qui nécessite la détention d'un permis de conduire. Contrairement aux véhicules automoteurs pour lesquels un permis de conduire est obligatoire, les cyclistes jugés coupables d'une des infractions prévues à l'article 2*bis*, paragraphe 2, ne perdent jamais de points, même s'ils sont titulaires au moment de l'infraction d'un permis de conduire. Il va de soi que pour les cyclistes sans permis de conduire, les dispositions relatives à la perte des points ne s'appliquent pas, alors qu'ils ne sont pas détenteurs d'un permis. Dans l'optique d'éviter une inégalité devant la loi entre les cyclistes titulaires d'un permis de conduire et ceux qui n'en disposent pas, il est proposé de modifier la phrase qui précède le tableau des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que la perte des points ne trouve application que si l'infraction a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis. À noter que cette distinction est également faite dans le système de permis à points français qui a servi de modèle lors de l'institution du système national.

Dans son avis du 23 décembre 2022, Conseil d'État critique la forme des dispositions choisies par les auteurs du projet et attire l'attention de ces derniers sur l'approche des infractions reprises dans le tableau actuel des infractions

routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points qui consiste à énumérer les infractions définies en des termes clairs et précis à d'autres endroits dans la loi de 1955. Selon le Conseil d'État, les auteurs du projet rompent avec cette logique, en érigeant des comportements fautifs en infractions dans le tableau même et en renvoyant par la suite, dans les articles liés, qui les assortissent de sanctions pénales, aux rubriques afférentes du tableau. Le Conseil d'État estime, dès lors, qu'il y a lieu de ne pas rompre avec cette logique du tableau actuel et demande aux auteurs du projet d'adapter les comportements fautifs en ce sens. Cette observation vaut pour les points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* de la loi de 1955.

En d'autres termes, d'après le Conseil d'État, il faut définir de manière claire, précise et circonstanciée les comportements fautifs à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations et non à l'article 2*bis* qui reprend uniquement le tableau des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points. Selon le Conseil d'État, une fois que les comportements fautifs sont érigés en des infractions claires, précises et nettes à l'article 7, il est suffisant de les énumérer brièvement à l'article 2*bis* tout en faisant, si nécessaire, un renvoi à l'article 7 dans l'article 2*bis*. Les auteurs du projet ont fait le contraire en érigeant de manière claire et précise les comportements fautifs en infraction à l'article 2*bis* tout en faisant à l'article 7 le renvoi à l'article 2*bis* de la loi de 1955.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, les comportements fautifs des infractions y relatives sont donc définis de manière claire, précise et circonstanciée aux lettres o), p), q) et s) de l'alinéa 2 à l'article 7. Le renvoi à l'article 7 aux points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* a donc été supprimé par la formulation nouvellement proposée.

En ce qui concerne le nouveau point 8), le Conseil d'État a soulevé que les auteurs entendaient remplacer la notion de « masse maximale autorisée », définie à l'article 2, rubrique 3.1., lettre f) de l'arrêté de 1955 afin d'y introduire une distinction entre le dépassement de la « masse maximale réglementaire » et le dépassement de la masse maximale telle qu'augmentée par une autorisation de transport exceptionnel ou par une autorisation de circuler délivrée par le ministre, en ce sens qu'il ne serait projeté d'accepter d'appliquer une tolérance de dix pourcent que pour le premier cas de dépassement, à savoir le dépassement de la masse réglementaire.

En ce qui concerne le premier tiret du nouveau point 8) dans sa teneur projetée, le Conseil d'État a relevé que la notion de « masse maximale réglementaire » n'était pas définie et que le libellé proposé employait des termes différents de ceux repris dans l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Dans la mesure où cette incohérence est source d'insécurité juridique, le Conseil d'État s'est opposé formellement à la disposition sous revue et a suggéré de reformuler le point 8) afin de renvoyer au dépassement de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955, à l'instar d'autres infractions prévues dans la liste figurant à l'article 2*bis*, paragraphe 2, de la loi de 1955 et donnant lieu à une réduction de points.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de reformuler le premier tiret, devenu la lettre a), afin de viser l'application d'une tolérance de dix pour cent par rapport à la masse maximale autorisée et non plus par rapport à « la masse maximale réglementaire », notion qui n'est pas définie dans la loi

de 1955 ou l'arrêté de 1955 et afin de s'aligner sur la terminologie employée par l'article 11 de la loi de 1955. Un renvoi aux dépassements de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955 est opéré.

Au deuxième tiret, devenu la lettre b), les mots « les maxima du chargement règlementaires » sont remplacés par les mots « masse maximale autorisée » pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus. En outre, il est proposé d'introduire les mots « en charge » entre les mots « la masse » et « excède » afin de clarifier que dans l'état chargé d'un véhicule, couvert d'une autorisation de transport exceptionnelle, le dépassement de la masse accordée dans une autorisation ministérielle est sanctionné sans prise en compte de la masse maximale autorisée. De plus, les termes « maximale indiquée » sont remplacés par le terme « accordée » afin d'éviter une confusion entre la masse maximale autorisée inscrite sur le certificat d'immatriculation en vertu des articles 12 et 12*bis* de l'arrêté de 1955 et la masse accordée dans une autorisation ministérielle. Un renvoi à l'article 11 a également été opéré.

En ce qui concerne les dimensions et l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État se heurte également à la formulation des dispositions choisies par les auteurs du projet. Les points 28) et 29) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 2*bis* imposent une réduction du nombre de points sur le permis de conduire en cas de transports expressément exemptés de respecter certaines prescriptions relatives au chargement des véhicules et à l'arrimage. Le Conseil d'État demande, dès lors, aux auteurs de reformuler les points 28) et 29) afin de tenir compte des transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées.

Afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'État, le point 28) relatif à l'arrimage et le point 29) relatif aux dimensions du chargement des véhicules routiers sont regroupés dans un seul point, à savoir le point 28), de sorte que le point 29) est supprimé et le point 30 est renuméroté en point 29.

En outre, les comportements fautifs ne sont plus énumérés de manière détaillée et précise, mais une formulation plus générale a été choisie qui inclut tous les comportements fautifs, à savoir les principes et les exceptions (transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées).

Quant à la forme, la commission parlementaire a donc fait droit aux observations du Conseil d'État.

Quant au fond, la commission renvoie aux amendements 7 et 8 où le contenu des dispositions nouvellement formulées est expliqué plus en détail.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 2 (nouvel article 3), du projet de loi comme suit :

« **Art. 2 3.** À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

[...]

8)	<p>a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11 la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale réglementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers</p> <p>b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse en charge excède la masse maximale indiquée accordée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires la masse maximale autorisée, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur <u>d'un véhicule</u>, ou titulaire du certificat d'immatriculation <u>d'un véhicule</u>, la mise en circulation <u>du d'un</u> véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, <u>considéré comme délit en vertu de l'article 11</u></p>	4 point
----	---	---------

[...]

12)	<p>a) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n pas en stationnement ou en parcage d'utiliser tenir en main ou de manipuler de faire usage c équipement téléphonique ou de tout autre appareil électronique mobile doté d'un é allumé en le tenant en main, dès que le véhic ou le tramway conduit est en mouvement</p> <p>b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n pas en stationnement ou en parcage d'utiliser fonctions permises d'un appareil électro mobile avec écran autrement qu'au moyen système mains libres intégré du véhicule d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé véhicule dans un support spécialement conq cette fin</p>
13)	<p>le fait pour le conducteur d'utiliser pour lequel un cas homologué est obligatoire où l'équipement de d'utilise équipement servant à la communication qui, soit n'es pas intégré, ni soit n'est pas fixé correctement, au cas conformément aux selon les prescriptions du fabricant casque de protection</p>

[...]

28)	<p>Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber - un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur - une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux - un arrimage non réglementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier <p>l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers</p>	2 po
29)	<p>La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres - l'utilisation d'un support de charge non réglementaire - le dépassement de la longueur maximale réglementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus - le défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre - le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions réglementaires - le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier 	2 pe

	<ul style="list-style-type: none"> - l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions réglementaires - l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires 	
30 29)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur <u>d'un véhicule,</u> ou titulaire du certificat d'immatriculation <u>d'un véhicule,</u> la mise en circulation <u>d'un du</u> véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 po

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

L'article modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955,

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a demandé, sous peine d'opposition formelle, à ce que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 soit encadré. La Haute Corporation a encore rappelé qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et qu'une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions et que la loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration.

La commission parlementaire propose dès lors d'insérer un nouveau point 1 dans l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, afin de remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 et de renvoyer, pour ce qui est de la délivrance des autorisations et les conditions y relatives, à un règlement d'administration publique et à un règlement grand-ducal.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a également souligné que le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 - qui offre la possibilité de procéder à l'immatriculation, à titre exceptionnel, d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé en l'absence de « l'un ou l'autre document » nécessaire à l'immatriculation - manque de précision dans la mesure où ni la nature ni le nombre de documents pouvant faire défaut n'ont été définis.

Le Conseil d'État a dès lors suggéré, afin d'éviter des recours en justice, de cadrer le caractère discrétionnaire des décisions et de délimiter la sphère de compétence décisionnelle des autorités. Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de modifier le nouveau

point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 afin de renvoyer à un règlement grand-ducal déterminant les documents nécessaires à l'immatriculation du véhicule routier. Contrairement à ce qui était initialement prévu dans le commentaire des articles, le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 ne vise pas exclusivement les véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, comme suit :

« **Art. 3 4.** L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :

« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »

4-2° Le point 9. est remplacé par le libellé suivant :

« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules routiers au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ; »

2-3° Deux nouveaux points 10. et 11. sont ajoutés avec les libellés suivants :

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels ~~l'un~~ ou ~~l'autre~~ **plusieurs documents déterminés par voie de règlement grand-ducal et nécessaires** à l'immatriculation ~~fait font~~ défaut ;

11. l'équipement de certains véhicules routiers avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires » »

Nouvel article 5 (article 4 initial du projet de loi déposé)

L'article modifie l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Le point 1° de l'ancien article 4, devenu l'article 5 du projet de loi, vise à aligner le texte de la loi de 1955 sur les dispositions européennes en vigueur ainsi que la terminologie relative aux différentes procédures de réception des véhicules routiers afin de tenir compte du fait que la législation européenne actuelle est composée de règlements-cadres pour la procédure de réception des véhicules, alors que les anciennes règles en la matière se composaient de directives. Il est par conséquent prévu que la procédure de réception par type ou individuelle devienne la procédure de réception des véhicules routiers de droit commun. Il était initialement prévu d'introduire à l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi de 1955 un renvoi à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

Le Conseil d'État a, dans son avis précité, tout d'abord souligné le fait que la définition 4.2., actuellement prévue à l'article 2 de l'arrêté de 1955, définit les « Directives européennes de réception » comme « l'ensemble des directives et

règlements européens concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ». Dans un souci de cohérence, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de supprimer l'ajout des règlements européens ou bien de transférer la définition 4.2. de l'arrêté de 1955 dans la loi de 1955. Le Conseil d'État a également rappelé que le règlement européen constitue un acte obligatoire et est directement applicable et que l'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Il serait dès lors inconcevable de « reprendre » dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens et le Conseil d'État a exigé, sous peine d'opposition formelle, la suppression des termes « règlements et ». Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de supprimer l'ajout des règlements européens et, dans un souci de cohérence, il est proposé de remplacer les mots « exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile » par les mots « Directives européennes de réception » afin d'utiliser la notion définie à l'article 2, rubrique 4.2., de l'arrêté de 1955.

De plus, le Conseil d'État a souligné le fait que les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et exigé, sous peine d'opposition formelle, que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955 - par opposition à un règlement grand-ducal - dans un souci d'orientation et d'encadrement du pouvoir exécutif qui exige que l'essentiel des dispositions afférentes figurent dans la loi.

Il est dès lors proposé de prévoir dans la loi de 1955 les conditions de la réception nationale par un renvoi aux conditions de réception telles que prévues aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE. La commission parlementaire propose également d'introduire un nouvel alinéa dans le paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi de 1955 afin d'y voir introduire les mêmes conditions de réception nationale pour les tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles qui devaient initialement figurer dans un règlement grand-ducal.

Le point 5°, lettre c) de l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi visait initialement à remplacer la première phrase de l'alinéa 4 du paragraphe 6, de la loi de 1955 et vise notamment à prendre en compte la digitalisation de l'immatriculation ainsi que les modalités de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À cet effet, il faudra dorénavant s'acquitter d'une taxe afin de réserver un numéro d'immatriculation sachant que l'immatriculation, sinon la transcription du véhicule routier, fait également l'objet d'une taxe. Le projet de règlement grand-ducal modifiant : 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-

ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ; 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points ; 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ; 6° le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés (RGD CNPD) ; 7° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonctionnement du Fonds de garantie automobile ; 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ; 10° le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière ; 11° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (ci-après « projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 »), dans sa teneur projetée, prévoyait à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers que le conjoint survivant était exempté de l'obligation de paiement de la taxe concernant l'immatriculation du véhicule routier, ainsi que, le cas échéant, la réutilisation du numéro personnalisé hérité, reprises à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 dans sa teneur projetée.

Le Conseil d'État a relevé dans son avis n° 60.971 relatif au projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant entre autres le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, que le texte de l'article 22 dudit règlement exemptait le conjoint survivant du paiement de la taxe relative à la réutilisation d'un numéro de plaque personnalisé dont il aurait hérité. Le Conseil d'État a relevé que l'article 4, paragraphe 6, alinéa 4 de la loi de 1955, qui constituerait la base légale du paiement de la taxe pour la réservation d'un numéro personnalisé ne prévoyait aucune exception quant aux débiteurs de la taxe. La disposition sous revue qui instaurerait une exception au paiement de la taxe dont la base légale figure dans la loi de 1955 risquerait dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Afin de suivre la suggestion du Conseil d'État selon laquelle il faudrait prévoir une telle base légale dans le cadre du projet faisant l'objet du présent amendement, il est proposé de remplacer non seulement la première phrase du paragraphe 6 de l'article 4 de la loi de 1955, mais l'intégralité de ce dernier afin de renvoyer à l'article 1^{er} de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (ci-après « loi de 1965 »), qui fera elle aussi l'objet d'une modification (cf. amendement 20). Il est dès lors prévu de modifier l'article 1^{er}, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un

numéro d'immatriculation personnalisé. À l'article 3 de la loi de 1965, il est prévu de faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé.

Concernant le point 6°, lettre b), de l'article du projet, les auteurs avaient prévu de compléter l'article 4, paragraphe 7, par huit alinéas nouveaux, pour prévoir, au moment de la procédure d'immatriculation et dans le cadre de la conclusion d'un contrat d'assurance responsabilité civile obligatoire, la communication de données relatives au véhicule par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA, cette digitalisation présentant un gain de temps pour tous les acteurs impliqués dans l'immatriculation d'un véhicule.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la structure du paragraphe 7 manquait de cohérence dans la mesure où les alinéas tendaient à se répéter tout du moins partiellement. Le Conseil d'État a également relevé que les alinéas 7 à 9 ne définissent pas, ou ne renvoient pas aux alinéas pertinents pour la détermination des données tombant sous la responsabilité du responsable de traitement et des différents sous-traitants et a dès lors demandé une précision en ce sens.

Par ailleurs, l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (ci-après « CNPD ») n'était pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de la communication de son avis. Il ressort de la délibération n°69/AV31/2022 du 19 décembre 2022 relative au projet de loi que force est de constater que le projet dans sa teneur initiale ne précisait pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données alors que de telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes que le responsable de traitement serait le ministre ayant les transports dans ses attributions, mais que la banque de données serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et qu'un accès par différents acteurs aux données contenues sur cette banque de données était initialement prévu.

Afin de suivre les recommandations de la CNPD et de donner suite aux observations du Conseil d'État, il est tout d'abord proposé, dans un but de cohérence et afin d'éviter des répétitions inutiles, de remplacer les huit alinéas par cinq alinéas. Afin d'éviter que les textes encadrant une telle base de données ne soient éparpillés dans différents textes, il est proposé de procéder à la suppression de l'article 36 du projet introduisant un article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (ci-après « loi de 2003 »).

Les cinq alinéas nouvellement introduits prévoient, à la lumière des recommandations de la CNPD, que le ministre a la qualité de responsable du traitement des données alors que la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État (ci-après « CTIE ») agissent en qualité de sous-traitant du ministre. Il est instauré une base légale relative à la banque de données nationale des véhicules routiers à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 avec une indication précise des catégories de données traitées et conservées. La base légale pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers est introduite à l'article

4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 avec indication des données collectées et traitées. Contrairement à ce qui était initialement prévu et suite aux recommandations de la CNPD, qui estimait préférable de prévoir une communication de données de la SNCA vers les acteurs plutôt qu'un accès ou une consultation de données, il est proposé de suivre les recommandations de la CNPD en ce sens. Ainsi, les entités auxquelles les données sont communiquées et les finalités d'une telle communication sont définies par voie de règlement grand-ducal. Des précisions sont également apportées en ce qui concerne l'accès à ces banques de données et un système de journalisation des accès est mis en place.

La durée de conservation des données est également précisée et fixée à dix années pour la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955, afin de prendre en compte la durée de signalement prévue dans le Règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n°1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission. Conformément à l'article 38 du règlement précité, les États membres peuvent introduire des signalements concernant des objets recherchés aux fins d'une saisie ou à titre de preuve dans une procédure pénale pour des objets facilement identifiables et notamment pour des véhicules à moteur, indépendamment de leur système de propulsion ou encore les certificats d'immatriculation de véhicules et les plaques d'immatriculation de véhicules qui ont été volés, détournés, égarés ou invalidés ou qui sont prétendument de tels documents, mais qui sont des faux. Conformément à l'article 38 du précité règlement, un État membre peut introduire un signalement concernant des objets aux fins des articles 36 et 38 pour une période de dix ans. Conformément à l'article 8 du règlement précité, des informations supplémentaires sont échangées au moyen de l'infrastructure de communication. Il incombe aux États membres de fournir les moyens techniques et humains nécessaires pour assurer la disponibilité continue et l'échange rapide et efficace d'informations supplémentaires. Afin de pouvoir répondre aux demandes d'information supplémentaires et dans la mesure où ces signalements peuvent être introduits pour une période de dix ans, la durée de conservation des données enregistrées dans les bases de données visées à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 est fixée à dix ans.

La durée de conservation de la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 est fixée à sept années en raison de l'obligation du Fonds de garantie automobile d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule prévue à l'article 16, point 6, de la loi de 2003. À cette fin, une communication quant à l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile peut être communiquée au Fonds en vertu de l'article 10 du projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Il est ensuite proposé d'insérer une nouvelle lettre d) dans l'article 5, point 6, du projet de loi afin de rectifier le renvoi initialement opéré à l'alinéa 4 ancien, devenu l'alinéa 7.

En ce qui concerne le point 7 remplaçant le paragraphe 8 de l'article 4 de la loi de 1955, il est proposé de remplacer sous la lettre « e) » la cession du véhicule à un nouveau propriétaire comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation par l'immatriculation au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est préférable de prévoir comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation, l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation afin de prendre en compte les observations que le Conseil d'État a formulées à l'article 30 du projet de loi concernant l'articulation entre l'obligation pour le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure un contrat d'assurance et des effets pouvant être engendrés par la cession du véhicule routier.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 4, devenu l'article 5, du projet de loi comme suit :

« **Art. 4. 5.** L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux ~~exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile~~ **directives européennes de réception**. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces ~~règlements et directives~~ **règlements et directives** sont repris(es) dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, ~~ces les~~ **ces les** véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle **conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE** qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par ~~l'autorité nationale compétente en la matière~~ **la Société Nationale de Certification et d'Homologation**, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné, **conformément aux dispositions**

~~du règlement (UE) 2018/858 précité. Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.~~

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° [...]

3° [...]

4° [...]

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

« [...]

c) ~~À l'~~ L'alinéa 4, ~~la première phrase~~ est remplacée par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. **Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal.** »

[...] »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

a-b) L'alinéa 2 est ~~remplacé par le libellé suivant~~ supprimé :

~~« La SNCA est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires, détenteurs titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers et preneurs d'assurance, pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige. »~~

b c) À la suite de l'alinéa 2 1^{er}, sont insérés cinq alinéas nouveaux
~~Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2~~ avec le libellé suivant :

« Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données 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). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État 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. Un système de journalisation

enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier.

~~Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.~~

~~Les données communiquées par les compagnies d'assurances, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance.~~

~~La SNCA met également à disposition, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, les données techniques du véhicule à immatriculer, à l'entreprise d'assurances qui est titulaire du contrat de responsabilité civile automobile, si elles sont disponibles.~~

~~Pour la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s), prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués. 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'État 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).~~

~~La SNCA 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'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. 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.»~~

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

- a) l'échéance de validité est atteinte ;
- b) le document a été **déclaré** perdu ou ~~il a été~~ retiré par les fonctionnaires-membres de la Police grand-ducale ou par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ;
- c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;
- d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;
- e) le véhicule routier est **cédé à un nouveau propriétaire immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation** ;

[...] »

8° [...] »

Il est ensuite procédé à un bref échange de vues, duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est de la non-applicabilité du système du permis à points aux conducteurs des véhicules exemptés de permis (notamment un vélo), Madame la Députée Chantal Gary souhaite connaître plus de détails.

Monsieur le Député Marc Goergen souhaite également recevoir plus d'informations y relatives. De plus, il aimerait aussi savoir comment les personnes, conduisant un véhicule qui ne nécessite pas la détention d'un permis de conduire, seront alors sanctionnées en cas de contravention. Pour ce qui est de la proposition d'augmenter la taxe perçue de 145 à 250 euros et d'augmenter la perte de points à quatre en cas de distraction au volant, l'orateur souhaite également recevoir des informations plus détaillées. Il s'interroge par la même occasionsi une différenciation sera faite entre l'utilisation d'un « carplay » et l'utilisation d'un support fixe de téléphone portable.

Pour ce qui est du vélo, il est indiqué qu'il s'agit en l'occurrence d'une précision dans l'optique d'éviter une inégalité devant la loi entre les cyclistes titulaires d'un permis de conduire et ceux qui n'en disposent pas. Cette disposition aura uniquement comme conséquence qu'il n'y aura pas de retrait de points en cas d'accident (comme telle est déjà la pratique actuellement), dans lequel un vélo est impliqué. Toutes les autres sanctions continueront à être appliquées.

Pour ce qui est de la proposition d'augmentation des sanctions en cas de distraction au volant, il est expliqué qu'il s'agit de mettre à jour les infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé, dès que le véhicule est en mouvement, alors que notre législation actuelle n'est plus à la hauteur de l'évolution technologique en relation avec ces infractions.

À noter tout d'abord que, suite à l'évolution technique automobile, la plupart des véhicules sur le marché sont actuellement équipés d'un équipement téléphonique ainsi que d'un système de navigation intégrés dans le tableau de bord. Il en va de même pour les casques de protection portés par les motards. En outre, jusqu'à ce jour, le conducteur est autorisé à utiliser son équipement téléphonique pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule est en mouvement. Lors des contrôles de police, lorsque les policiers ont constaté une infraction relative à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, les conducteurs ont souvent trouvé une excuse ou ont tenté de trouver la faille en affirmant d'avoir utilisé leur portable que pour l'allumer ou pour l'éteindre. De surplus, les législations belge et française sont beaucoup plus strictes quant auxdites infractions. Dans ces pays, l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Afin d'éviter des discussions inutiles avec les conducteurs interpellés par la police et afin de s'aligner aux législations de nos pays limitrophes, il est proposé de simplifier les infractions y relatives et d'interdire tout simplement l'usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement.

Monsieur Goergen souhaite savoir s'il est toujours autorisé à l'avenir, d'utiliser un support fixe de téléphone portable. Il lui est répondu que la navigation à commande vocale via le téléphone portable demeure légal. Monsieur Goergen souhaite dans ce contexte savoir si cela s'applique également pour google maps. Il est informé que cela reste légal à condition de ne pas tenir le téléphone portable dans sa main et de ne pas le manipuler. Suite à une question afférente de Monsieur Goergen, il lui est confirmé qu'au cas où google maps propose un nouvel itinéraire, il ne sera plus légal de confirmer la nouvelle proposition par voie tactile et ce tant que la voiture est en marche. La proposition d'amendement stipule qu'est visée par l'augmentation de la sanction « le

conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran », ainsi que « le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin. »

Nouvel article 6 (article 5 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé qu'au point 2 de cet alinéa 4, il est prévu que les déficiences ou non-conformités mineures, autres que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement, « sont reprises dans un règlement ministériel » alors que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État s'est dès lors opposé formellement à la disposition sous revue.

Afin de ne plus encourir d'opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer les mots « sont reprises dans un règlement ministériel ».

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 5, devenu l'article 6, point 1, lettre a), du projet de loi entendant modifier l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2, de la loi de 1955 comme suit :

« [...] 2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une déficience ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et **qui sont reprises dans un règlement ministériel**, pour les véhicules suivants :

- a) les autobus et les autocars ;
- b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
- c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg. »

Article 6 initial du projet de loi déposé – supprimé

L'article 6 du projet de loi avait initialement pour objectif de préciser le point de départ du délai avant l'échéance duquel l'inspecteur de contrôle technique doit suivre obligatoirement une formation continue afin de ne pas perdre son agrément. Le point de départ consiste dans la publication de la formation continue par un arrêté ministériel contrairement au système existant dont l'ensemble des inspecteurs de contrôle technique doivent obligatoirement suivre une formation continue annuelle. Il était initialement jugé inutile par les auteurs du projet d'imposer une formation à un rythme annuel alors que les nouveautés affectant les méthodes du contrôle technique ne surviennent pas à

une telle fréquence et qu'avec le système ISO, les organismes de contrôle technique ont l'obligation de veiller à ce que leur personnel soit formé de façon continue pour maintenir un niveau de service de qualité.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la disposition en projet est contraire à l'annexe IV de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, en ce qu'elle prévoit que l'agrément ministériel autorisant les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques perdrait sa validité uniquement si l'inspecteur ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation et qu'une telle formation ne devrait pas forcément avoir lieu annuellement, alors que la directive précitée prévoit que les inspecteurs doivent suivre chaque année une formation continue ou réussir un examen approprié.

Dans la mesure où la disposition sous revue envisage une modification contraire à une directive, le Conseil d'État a demandé la suppression de cette disposition sous peine d'opposition formelle.

Dans la mesure où la disposition sous revue entraîne une modification non conforme au droit de l'Union européenne, la commission décide de suivre le raisonnement du Conseil d'État et de procéder à la suppression de l'ancien article 6 du projet de loi.

Nouvel article 6 (article 7 initial du projet de loi déposé)

Le présent article vise à amender l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en y apportant quelques adaptations dans un souci de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière, en sus des spécifications liées à la figure du titulaire du certificat d'immatriculation aux lettres l et m de l'alinéa 2 de cet article.

Le Conseil d'État a, dans son avis du 23 décembre 2022, constaté que le comportement répréhensible visé par la nouvelle infraction p) devenue q), relative aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, était déjà, du moins en partie, érigé en infraction à l'article 7, alinéa 1^{er} de la loi de 1955 qui prévoit que « les infractions [...] aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées à l'article 3, [...] sont punies d'une amende de 25 à 250 euros », et que deux dispositions prévoyaient dès lors deux sanctions différentes pour un même fait. Une telle façon de procéder est inconcevable au vu du principe de légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution qui exige que les peines soient suffisamment déterminées, à l'effet de permettre à tout justiciable commettant un fait pénalement répréhensible de mesurer la nature et la portée des sanctions encourues. Le Conseil d'État s'est dès lors formellement opposé à la disposition sous examen. Afin de respecter le principe de la légalité des peines, il est proposé de modifier la phrase liminaire de l'article 7 de la loi de 1955 afin de ne viser que le point 1 et les points 3 à 11 de l'article 3 de la loi de 1955, de sorte que les infractions aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, point 2, de la loi de 1955, c'est-à-dire « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » ne soit plus érigée en infraction à l'article 7, alinéa 1^{er} de la loi de 1955 et que l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du

chargement des véhicules routiers soit sanctionnée à l'article 7, paragraphe 2, lettre q), de la loi de 1955.

Le Conseil d'État reproche aux auteurs du projet que le champ de la nouvelle infraction relative à l'utilisation au volant d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé serait rétréci en ce que toute utilisation quelconque dudit équipement reste permise du moment que l'appareil n'est pas tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement. Le Conseil d'État renvoie à l'évolution qu'a connue la législation belge sur ce point. En outre, le Conseil d'État se heurte aux termes « écran allumé » et « en mouvement ». Quid du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ou qui se trouve immobilisé à un feu rouge et qui utiliserait son téléphone ? Le Conseil d'État préconise, de ce fait, le terme « en circulation », étant donné qu'un véhicule temporairement immobilisé se trouve couvert par cette notion.

Il y a lieu de se demander si ce maintien satisfait l'ambition des auteurs : *quid* du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ? Plus généralement, le fait de viser tout « équipement téléphonique » et « tout autre appareil doté d'un écran allumé » vise-t-il de manière suffisamment large les appareils susceptibles de distraire les conducteurs ?

Les comportements fautifs nouvellement érigés en infraction se réfèrent tout d'abord à la législation belge, sur laquelle le Conseil d'État a attiré l'attention. Afin de tenir compte des observations soulevées par le Conseil d'État dans son avis émis en date du 23 décembre 2022, la commission parlementaire a reformulé les dispositions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique. La nouvelle disposition relativement stricte interdit à tout conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler tout appareil électronique mobile doté d'un écran. La disposition nouvelle se distingue de l'ancienne en ce qu'elle est devenue plus stricte. Non seulement la tenue en main de l'appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur du véhicule est interdite, mais l'interdiction est devenue plus large en incluant et en visant également toute utilisation, ainsi que toute manipulation quelconque dudit appareil. L'utilisation de l'appareil implique, dès lors, toute manipulation, tout maintien en main ainsi que toute action nécessitant de toucher l'appareil ou même de regarder l'écran. Il est évident que le fait de faire usage de l'écran pour regarder des images, des animations ou d'autres médias de divertissement, qui ne sont pas directement liés à la circulation ou aux fonctions de réglage du véhicule, font également partie de l'interdiction.

Dans la nouvelle formulation, les termes « équipement téléphonique » ont été supprimés et les termes « appareil doté d'un écran allumé » ont été remplacés par les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran », alors que la commission parlementaire est d'avis que les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran » incluent tout type d'équipement téléphonique, que ce soit un téléphone portable, une tablette numérique, ordinateur portable, smartphone etc. Ensuite, le terme « allumé » a été supprimé et tout appareil électronique mobile doté d'un écran est visé dans la nouvelle disposition, qu'il soit allumé ou éteint. De plus, les termes « qui n'est pas en stationnement ou en parcage » ont été ajoutés. L'ajout desdits termes autorise donc tout conducteur d'un véhicule qui est immobilisé en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son appareil électronique mobile. Par contre, le conducteur qui se trouve momentanément à l'arrêt, comme par

exemple le conducteur qui se trouve immobilisé devant un feu rouge, n'est pas visé par l'exception et ne peut donc pas faire usage, tenir en main ni manipuler son appareil électronique mobile. Si la commission parlementaire avait suivi la proposition du Conseil d'État en interdisant toute utilisation de l'appareil par le conducteur dès que le véhicule est en circulation, les conducteurs qui se trouvent en stationnement, en parcage et en arrêt seraient visés par l'interdiction. Or, ce n'est pas l'intention des auteurs du projet d'interdire l'utilisation d'un équipement téléphonique si le conducteur d'un véhicule se trouve immobilisé en stationnement ou en parcage. Par contre, le conducteur qui se trouve immobilisé avec sa voiture devant un feu rouge est, bien évidemment, visé et l'interdiction joue pour ce dernier.

En résumé, cette nouvelle formulation relativement stricte interdit, dès lors, à tout conducteur, qui se trouve avec sa voiture en mouvement ou momentanément à l'arrêt devant un feu rouge, d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son téléphone. Comme l'usage de l'appareil électronique mobile vise toute manipulation quelconque de ce dernier, le conducteur ne peut ni téléphoner, ni écouter de la musique ou de la radio.

Il lui est même interdit d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation de son appareil électronique mobile si l'on prend vraiment à la lettre la nouvelle formulation. Or, l'intention du projet de loi est de laisser une certaine marge de manœuvre au conducteur du véhicule quant à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation. Pour cette raison, la nouvelle disposition prévoit que le conducteur peut faire usage des fonctions de communication vocale et d'audition de son appareil électronique mobile si elles sont commandées par le système mains libres intégré du véhicule. Il en va de même avec les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation dudit appareil. Le conducteur peut faire usage desdites fonctions si l'appareil est commandé par le système mains libres intégré du véhicule et à condition pour cet appareil d'être fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin. L'exigence selon laquelle l'appareil électronique mobile doit être commandé par le système mains libres intégré du véhicule est réputée satisfaite si la fonction utilisée a été activée avant le départ et si, à partir de ce moment, l'appareil n'est plus commandé manuellement.

Finalement, dans le projet de loi a été ajouté à la disposition relative à l'utilisation d'un équipement téléphonique que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, selon le Conseil d'État, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. D'après le Conseil d'État, si cette disposition était maintenue, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État a émis à cet endroit une opposition formelle pour insécurité juridique. La commission propose de supprimer la précision que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway, en vue de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Quant à l'utilisation d'un équipement de communication par le motard pour lequel un casque homologué est obligatoire, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières. Or, ladite disposition a été énumérée par les auteurs du projet de loi à l'endroit du point 13) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, mais ne figurait pas à l'alinéa 2 de l'article 7. Afin de combler cet oubli, la lettre p) dudit article 7 est donc remplacée par le libellé suivant :

« p) Inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ».

En ce qui concerne le point 13) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, la commission propose de reformuler ladite disposition pour prendre la teneur suivante :

« 13) Le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant ».

Par la modification visée, le terme « correctement » a été supprimé, alors qu'il est difficile pour la Police grand-ducale de contrôler si l'équipement de communication est correctement fixé au casque de protection ou pas. Il va de soi qu'il n'appartient pas aux agents de police de juger si l'équipement de communication est correctement fixé ou pas. En vue d'éviter tout risque de divergences d'interprétations quant à ladite fixation de l'équipement téléphonique, il est préconisé de supprimer le terme « correctement » de la disposition visée. Par la nouvelle tournure, la disposition est également devenue plus lisible.

En ce qui concernait le point 30), devenu le point 29, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1^{er} de la loi de 1955, le Conseil d'État a relevé que les auteurs entendaient appliquer une réduction de deux points à un comportement répréhensible mais ne faisait l'objet d'aucune incrimination dans la loi en projet. Dans la mesure où le Conseil d'État a considéré que le projet sous revue risquait de dissocier le lien étroit qui existe entre le droit pénal et la logique répressive inhérente au système du permis à points, la Haute Corporation a demandé de supprimer le point 30) ou d'ériger le comportement décrit en infraction pénale. Il est dès lors proposé d'insérer un nouveau point « s » à l'article 7, alinéa 2, de la loi de 1955 avec le libellé suivant : « s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers.» afin d'ériger le comportement en infraction.

Quant à la nouvelle lettre q), à savoir l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières.

La commission propose d'amender l'article 7 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1^{er} est modifié comme suit :

a) **Les termes « ,point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».**

a b) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

b c) Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

« Cette amende a le caractère d'une peine de police. »

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le Le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) [...]

c) ~~À la lettre o), les termes « , qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. » sont remplacés par les termes « telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2bis ; ».~~ La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :

« o) -inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

-inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) ~~Quatre Deux~~ nouvelles lettres p), ~~et~~ q), r) et s) sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

~~p~~ q) inobservation des prescriptions relatives **aux dimensions et à l'arrimage du** chargement des véhicules routiers ~~telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2bis~~ ;

~~q~~ r) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ~~ou~~ le détenteur **d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, d'un** du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

s) **la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers.** » »

Nouvel article 7 (article 8 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 8 (article 9 initial du projet de loi déposé)

Cet article prévoit, au vu des explications de l'article 7, qui propose d'ériger ce délit en une contravention grave, qu'il y a donc lieu de supprimer l'actuel article 10bis.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (article 10 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022 le Conseil d'État a relevé que, comme l'article 11 de la loi de 1955 porte uniquement sur la surcharge des véhicules routiers, les dispositions ayant trait aux dimensions des véhicules routiers n'ont pas leur place dans ledit article 11 de la loi de 1955. Il est dès lors proposé de supprimer les mots « ou/et dimensions réglementaires » dans la teneur projetée de l'article 11, paragraphe 7.

La Haute Corporation a également relevé que l'ajout du paragraphe 8 à l'article 11 de la loi entendait conférer une base légale à une commission des autorisations spéciales pour satisfaire aux critiques que le Conseil d'État avait formulées dans son avis n°60.590 du 29 juin 2021. Le Conseil d'État a toutefois estimé que la base légale s'avérait toujours insuffisante en ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale qui était prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n°60.590, alors que le retrait ou la suspension de l'autorisation spéciale est assimilable à une sanction administrative qu'il incombe à la loi de fixer. Pour cette raison, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

Il est dès lors proposé de suivre le raisonnement du Conseil d'État par l'ajout d'un deuxième alinéa au paragraphe 8 introduit par l'article 10, point 4, du projet de loi afin que la possibilité de retrait ou de suspension par le ministre de l'autorisation spéciale dans la loi de 1955 lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la loi de 1955.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 10, point 4, du même projet comme suit :

« 4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) ~~Sans préjudice des paragraphes précédents, la surcharge~~ **Le dépassement de la masse maximale autorisée ne donne pas lieu au constat d'une** infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses ~~ou/et les dimensions réglementaires~~ applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite

autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé **au ministre quant au sujet des demandes relatives** à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses réglementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. » »

Nouvel article 10 (article 11 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 12, paragraphes 4, 4*bis* et 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État note qu'au point 1°, lettre b), les auteurs proposent de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant dans certains cas limitativement énumérés en permettant aux membres de la Police grand-ducale de passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive. Cette procédure simplifiée serait permise en cas d'aveu, lorsque la personne concernée est en train de consommer des drogues ou est en possession de drogues ou de matériel de consommateur et si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Les auteurs justifient les adaptations qu'ils projettent par le manque de fiabilité des tests salivaires en matière de dépistage de drogues et par une volonté de simplifier la procédure.

À la lettre c) du point 1°, qui vise à remplacer le point 13 du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi de 1955, les auteurs disposent qu'« en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double ». Le Conseil d'État tient à relever que la formulation « augmentée du double » signifie une progression de 200 pour cent, soit une multiplication par trois de la quantité initiale. En l'espèce, à la quantité de 15 ml au moins serait ajouté le double, à savoir au moins 30 ml, de sorte qu'en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang à prélever serait d'au moins 45 ml. S'il n'est pas de l'intention des auteurs de tripler la quantité de sang à prélever, le Conseil d'État propose de reformuler la phrase comme suit : « En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée. »

Le Conseil d'État suggère encore de remplacer les termes que les auteurs proposent au point 2°, lettre b), d'insérer derrière le chiffre « 4 » par « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Les travaux seront poursuivis lors d'une prochaine réunion de la commission parlementaire.

5. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

À noter que la commission parlementaire se réunira encore une fois cet après-midi pour une réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile concernant les projets de loi 8043 et 8059.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 20 avril 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 26 janvier et 23 février et de la réunion jointe (MOBTP + AEECA) du 16 mars 2023
2. 8062 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8043 Projet de loi portant
 1. approbation de l'Avenant, fait à Esch-sur-Alzette, le 19 octobre 2021, entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française
 - 1° au Protocole d'accord relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers du 20 mars 2018
 - 2° et à la convention relative au financement d'aménagement visant à renforcer la desserte ferroviaire et favoriser les mobilités durables du 23 octobre 2020
 2. modification de l'article 2 (1) de la loi du 7 septembre 2018
 - 1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;
 - 2° relative à la participation de l'Etat Luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8059 Projet de loi portant approbation de l'amendement de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne, le 8 novembre 1968, ouvert à la signature le 14 janvier 2021
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 8101 Projet de règlement grand-ducal modifiant

1° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil en vue de la transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ;

2° le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ;

3° le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

- Présentation et examen du texte

6. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, 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 Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Martine Hansen remplaçant M. Serge Wilmes

Mme Félicie Weycker, Mme Annick Trmata, Mme Anouk Ensch, M. Raphaël Zumsteeg, M. Pol Philippe, M. Alain Disiviscour, M. Claude Paquet, M. Guy Staus, M. Guy Besch, 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 : Mme Semiray Ahmedova, M. Jeff Engelen, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 26 janvier et 23 février et de la réunion jointe (MOBTP + AEECA) du 16 mars 2023

Les projets de procès-verbal des réunions des 26 janvier et 23 février et de la réunion jointe (MOBTP + AEECA) du 16 mars 2023 sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 8062 **Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame la Présidente-Rapporteuse, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

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

3. 8043 **Projet de loi portant**
1. approbation de l'Avenant, fait à Esch-sur-Alzette, le 19 octobre 2021, entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française
1° au Protocole d'accord relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers du 20 mars 2018
2° et à la convention relative au financement d'aménagement visant à renforcer la desserte ferroviaire et favoriser les mobilités durables du 23 octobre 2020
2. modification de l'article 2 (1) de la loi du 7 septembre 2018
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018 ;
2° relative à la participation de l'Etat Luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame la Présidente-Rapporteuse, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

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

4. 8059 **Projet de loi portant approbation de l'amendement de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne, le 8 novembre 1968, ouvert à la signature le 14 janvier 2021**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame la Présidente-Rapporteuse, ledit projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

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

5. 8101 **Projet de règlement grand-ducal modifiant**
1° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports

routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil en vue de la transposition de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ;
2° le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ;
3° le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

Il est rappelé à titre liminaire que, conformément à l'article 25, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 du règlement de la Chambre des Députés, les projets de règlements grand-ducaux pour lesquels l'assentiment de la Conférence des Présidents est requis en vertu d'une disposition légale peuvent être transmis par la Conférence des Présidents pour avis à la commission compétente de la Chambre. La Conférence des Présidents fixe un délai dans lequel la commission doit avoir émis son avis ; à défaut d'avis dans le délai imparti, la commission est supposée avoir marqué son accord avec le projet de règlement grand-ducal.

Pour le projet de règlement grand-ducal sous examen l'assentiment de la Conférence des Présidents est requis, raison pour laquelle il figure à l'ordre du jour de cette réunion.

Un représentant du Ministère procède à une présentation du projet de règlement grand-ducal sous avis, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8101⁰⁰.

Ledit projet vise, d'une part, à transposer l'article 2 de la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n°1024/2012, et, d'autre part, à supprimer la Commission de coordination des contrôles dans le domaine des transports routiers instituée par le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n°3820/85 et (CEE) n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, en transférant les responsabilités de ladite commission au ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Dans un second temps, il est procédé à l'examen des divers avis émis dans le contexte du projet de règlement grand-ducal:

Avis de la Commission nationale pour la protection des données du 20 janvier 2023

Dans son avis du 20 janvier 2023, la Commission nationale pour la protection des données tient à préciser que le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics devra s'assurer que les données statistiques collectées auprès des employeurs concernés aient été préalablement anonymisées, de telle manière

que les personnes concernées ne soient pas ou plus identifiables, sans quoi les dispositions du RGPD auront vocation à s'appliquer à ces données avec toutes les obligations qu'elles impliquent.

Par ailleurs, elle rappelle à toutes fins utiles que le traitement de données à caractère personnel issues d'un tachygraphe installé par un employeur afin de se conformer au règlement (UE) n° 165/2014, devra respecter les principes et obligations du RGPD. En outre, si l'employeur était amené à utiliser un tel système à des fins de surveillance dans le cadre des relations de travail, il devrait également respecter les dispositions de l'article L. 261-1 du Code du travail.

Il est confirmé par le représentant du Ministère que les données statistiques collectées auprès des employeurs concernés sont préalablement anonymisées.

Avis de la Chambre de Commerce du 27 janvier 2023

Dans son avis du 27 janvier 2023, la Chambre de Commerce accueille favorablement les modifications proposées par le projet sous avis dans la mesure où elles visent une adaptation nécessaire de la réglementation nationale par rapport aux actes normatifs européens applicables.

Elle regrette néanmoins le retard significatif dans la transposition de la Directive 2020/1057 dont l'échéance était fixée au 2 février 2022 et en raison duquel une procédure d'infraction est en cours contre le Luxembourg au stade de l'avis motivé.

Avis de la Chambre des Salariés du 9 février 2023

Dans son avis du 9 février 2023, la Chambre des Salariés (ci-après « la CSL ») ne voit aucun inconvénient à renforcer les contrôles sur route et à mieux coordonner les contrôles concertés entre plusieurs États membres. Le système de classification par niveau de risque des entreprises et les mesures de contrôle du transport routier semblent augmenter la sécurité sur les routes, ce qui est un avantage pour les salariés travaillant dans le transport routier. Néanmoins la CSL souhaite rappeler que la responsabilité de fournir les documents nécessaires lors d'un contrôle routier doit peser sur l'entreprise et non sur le salarié chauffeur. Ce dernier ne doit subir aucune conséquence négative, telle qu'une amende, lorsque les documents à bord du véhicule sont incomplets ou manquants.

La CSL estime en outre qu'il est important que les tâches relevant de la Commission de coordination soient effectuées le plus efficacement possible afin d'assurer un niveau de protection élevé aux chauffeurs routiers. Ainsi, la CSL ne s'oppose pas à ce que le ministre reprenne les fonctions de la Commission de coordination pour autant que les missions reprises soient accomplies de manière efficace. Sous réserve de ses remarques, la CSL marque son accord au projet de règlement grand-ducal.

Avis du Conseil d'État du 31 mars 2023

Dans son avis du 31 mars 2023, le Conseil d'État fait remarquer qu'au point 10°, lettre a), modifiant l'annexe I, partie A, point 1), du règlement grand-ducal du 12 août 2008, il est fait référence à « l'annexe II de la présente directive ». Il

s'agit en effet de l'annexe II de la directive 2006/22/CE précitée, transposée par les articles 2, paragraphe 5, alinéa 2, et 3, paragraphe 3, alinéa 2, du règlement grand-ducal précité du 12 août 2008.

Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de remplacer la référence à ladite annexe par une référence aux dispositions réglementaires précitées.

Au point 11°, le Conseil d'État constate que certains libellés diffèrent de ceux prévus dans les tableaux prévus à l'annexe III de la directive 2006/22/CE, et il suggère dès lors de reprendre, le cas échéant, le texte de la directive dans le but de ne pas prêter de motif pour contester la transposition correcte de la directive.

À l'article 3, la Haute Corporation tient à relever que la directive 95/50/CE du Conseil, du 6 octobre 1995, concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route a été formellement abrogée par la directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de remplacer la référence à la première par une référence à la seconde.

Le Conseil d'État émet également plusieurs remarques d'ordre légistique.

Un représentant du Ministère informe la commission parlementaire que le nouveau texte coordonné lui soumis pour avis tient compte des remarques quant au fond, ainsi que des remarques d'ordre légistique émises par la Haute Corporation.

La commission parlementaire constate avec satisfaction que toutes les suggestions du Conseil d'État ont par conséquent été suivies.

Au vu de ce qui précède, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics donne son assentiment au texte du projet de règlement grand-ducal, tel qu'il a été amendé suite à l'avis du Conseil d'État, et recommandera à la Conférence des Présidents d'approuver le projet de règlement grand-ducal n°8101.

Un projet d'avis est à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire.

6. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

8062/03

N° 8062³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation
des transports scolaires par autobus**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(20.4.2023)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente - Rapportrice, ; Mme Semiray AHMEDOVA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, 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 Jessie THILL, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 5 août 2022 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 ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

L'Autorité de la concurrence du Grand-Duché de Luxembourg a rendu un avis en date du 20 février 2023, réceptionné le 28 février 2023.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 28 février 2023.

Lors de sa réunion du 16 mars 2023, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 20 avril 2023.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 180.845.186 d'euros jusqu'au 15 juillet 2028. Ce montant s'entend TVA comprise et correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation et sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie. Les dépenses occasionnées seront imputées sur le crédit annuel afférent de la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Ce projet de loi de financement est requis par l'article 99 de la Constitution afin de permettre le financement d'une procédure de marché public dont le volume des charges dépassera le seuil légal de 40 millions 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.

L'estimation des besoins se base sur le prix du réseau scolaire actuel, tout en prenant en compte la réorganisation prévue et le retour d'expérience du marché public pour le réseau RGTR. En raison des évolutions difficilement prévisibles ainsi que des développements géopolitiques actuels, les prix sont estimés « sous réserve », y compris l'inclusion d'une certaine marge de manœuvre.

Il est prévu de conclure un marché pour une durée de 4 ans tout en prévoyant une marge de sécurité d'une année scolaire pour le cas où un recours contre une décision d'attribution ne permettrait pas de conclure les contrats tel que prévu par le calendrier visé.

Volume des prestations et valeur du marché

Après la restructuration du réseau de transports scolaires, il est estimé que la prestation kilométrique annuelle s'élèvera à environ 4.000.000 km répartis sur 290 lignes différentes.

Les coûts pour l'exploitation des transports scolaires par autobus ont été estimés en tenant compte de plusieurs facteurs :

- ⇒ L'ATP a analysé les flux et les zones d'accessibilité, à l'échelle nationale et régionale. Les centres scolaires ont été identifiés sur base de la situation actuelle et des projets déjà connus, et le paysage scolaire a été divisé en campus scolaires.
- ⇒ Les lignes ont été partiellement restructurées pour répondre aux besoins des établissements scolaires et des élèves.
- ⇒ Une séparation entre l'enseignement secondaire et l'enseignement fondamental a été effectuée :
 - o Pour les élèves de l'enseignement secondaire, 19 campus et sites ont été identifiés ;
 - o et 18 pour les élèves de l'enseignement fondamental, y compris les écoles européennes, mais certains transports vers des écoles de l'enseignement fondamental devront encore être analysés plus en détail.

De nouveaux services scolaires sont régulièrement revendiqués pour permettre, p. ex. à des élèves de l'enseignement fondamental de rejoindre une école scolaire européenne existante. Les revendications proviennent aussi bien des établissements que des parents des futurs élèves. Il est difficile de s'avancer sur une projection concrète des besoins supplémentaires en transports, au-delà de l'offre actuelle, puisque les besoins réels se concrétiseront plus tard. Certains établissements, notamment ceux implantés à Junglinster, Mondorf et Clervaux, ne sont pas encore occupés à 100 % et le nombre d'élèves va augmenter encore davantage au fil des prochaines années, sans qu'il puisse être déterminé si les lignes de bus actuelles peuvent supporter également les nouveaux élèves ou si d'autres lignes devront être mises en place. L'estimation des frais d'exploitation ne peut donc être qu'approximative.

Pour chaque site, aussi bien secondaire que fondamental, il a été établi un kilométrage annuel et une durée de conduite annuelle. Ces volumes ont été estimés en fonction des prestations actuelles tout en tenant compte d'une certaine évolution, ceci particulièrement pour les sites qui sont encore en développement.

Il a tout d'abord été tenu compte d'une marge d'évolution de 10 % sur le volume kilométrique jusqu'au début de l'exploitation, afin de pouvoir ajuster vers le haut, en cas de besoin opérationnel, le volume kilométrique ou les horaires des lignes exploitées, puisqu'il s'écoulera une année scolaire avant le début de l'exploitation et que cette année scolaire sera la première année où les 2 réseaux (régulier RGTR/transports scolaires) seront complètement séparés. Pour cette raison et afin de pouvoir rester réactif quant aux besoins, cette phase nécessite une marge de manœuvre suffisamment large.

Il a ensuite été pris en compte une progression annuelle en volume de 2,5 % en cours d'exécution du marché, afin de permettre d'adapter les services selon l'évolution des besoins tout en maintenant la nature globale du marché, sans devoir procéder à une modification de la loi de financement votée. L'intégration de telles marges dans l'estimation du coût des transports scolaires et donc de la valeur du marché est indispensable afin de ne pas manœuvrer l'organisateur des transports dans une situation où il ne pourra pas couvrir les besoins des élèves et qu'ils ne pourront pas rejoindre l'établissement scolaire adapté à leur choix d'études.

En effet, il est possible que le nombre d'élèves à transporter soit amené à évoluer de façon à ce qu'il devienne nécessaire de modifier la catégorie d'autobus, d'adapter la fréquence ou la cadence d'une ligne, de demander le renfort ponctuel d'une course, ou encore de modifier l'itinéraire d'une ou de plusieurs lignes d'autobus.

Finalement, l'évolution de l'indice selon la circulaire budgétaire du 28 mars 2022 a été prise en compte.

En conclusion, la valeur totale du marché est estimée à un montant de 180.845.186 € TVA comprise (3 %) à la valeur de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation au 1^{er} avril 2022, soit 930,37.

Considérations générales

Aujourd'hui, près de 200 lignes scolaires circulent sur le réseau du « Régime général des transports routiers » (RGTR) afin d'assurer quotidiennement le transport scolaire de plus de 45.000 élèves fréquentant plus de 30 lycées publics luxembourgeois.

Depuis 1978, la gestion et l'organisation des lignes d'autobus régionales sont organisées par l'État et l'exploitation est confiée à des entreprises privées d'autobus. Tout comme il a été décrit dans le cadre du projet de loi n°7851 relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus, devenue la loi du 17 décembre 2021, les contrats de concession déterminant les conditions générales d'exploitation de services de transports publics par route dans le cadre du RGTR ont toujours été conclus par voie d'attribution directe et suite aux négociations de gré à gré entre l'État et les exploitants.

Le réseau des autobus RGTR a donc compris :

- 1) l'exploitation des lignes d'autobus régulières qui constituent la base du réseau d'autobus proprement dite, et
- 2) l'exploitation des lignes d'autobus dirigées soit vers un campus ou un établissement scolaire, soit de courses renforçant des lignes régulières. Dans chacun des cas, ces lignes ou courses de renfort ne fonctionnent qu'en heures de pointe et en période scolaire.

La loi précitée du 17 décembre 2021 couvre le coût des contrats d'exploitation des services de transports publics par route décrits au point 1), tandis que le présent projet de loi est donc destiné à autoriser le ministre à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route, visés au point 2).

La réorganisation complète du réseau d'autobus du RGTR a de fortes répercussions sur l'organisation des transports scolaires. En 2019, avant cette réorganisation, le transport scolaire comptait 177 lignes de bus régionales qui étaient intégrées dans le réseau du RGTR proprement dit. Cependant, les lignes scolaires ont commencé, d'ailleurs déjà avant cette réorganisation, à former peu à peu un réseau à part. Les besoins de mobilité des élèves sont devenus de plus en plus individualisés et des lignes ont dû être créées pour desservir des établissements ou campus scolaires situés hors du réseau régulier et fonctionnant uniquement en période scolaire.

Depuis plusieurs années, et à tendance croissante, une certaine concurrence entre les différents lycées de l'enseignement post-primaire et même des établissements d'enseignement fondamental à vocation régionale ou nationale, met les organisateurs du transport scolaire devant un grand défi : il est difficile, voire impossible de définir un réseau de bus scolaires susceptible de répondre adéquatement à la demande de tous les élèves. Des horaires de classe souvent non homogènes sur un même campus scolaire ont également un impact sur la demande de bus scolaires.

L'évolution et surtout la diversité des flux des élèves ont imposé non seulement une augmentation de la capacité des lignes régulières en termes de nombre de places et de courses, mais aussi la mise en service de lignes supplémentaires pour répondre à la demande émanant de la décentralisation de l'offre scolaire et ceci d'autant plus pour les établissements offrant un enseignement spécialisé, tels que par exemple les lycées de Mamer, Junglinster, Rédange, Mersch, Differdange, Mondorf-les-Bains et Clervaux qui offrent des branches de formation qui sont uniques au niveau national.

L'État est également sollicité davantage pour mettre en place des lignes scolaires en faveur d'élèves de l'enseignement fondamental dans le cadre d'une offre scolaire européenne (Clervaux, Junglinster, Mondorf, Mersch). En outre, certains transports d'élèves de l'enseignement fondamental, relevant en principe de la compétence des communes lorsque le transport est intracommunal, ont à l'époque été intégrés dans la planification du réseau de transport RGTR, pour éviter ainsi le double emploi de transports scolaires communaux avec des lignes RGTR parallèles peu fréquentées, surtout dans des régions plus rurales. Il s'agissait de circonstances tout à fait exceptionnelles où ces synergies s'avéraient globalement plus économiques. Or, la réorganisation du réseau RGTR ne peut plus tenir compte de

certains arrangements et engendre des changements dans ce contexte. Il s'agit notamment de Hosingen (syndicat intercommunal Sispolo), Harlange, Wilwerwiltz, Wincrange, Reuler et Tandel.

Une spécificité du réseau de transport scolaire luxembourgeois est finalement qu'il comprend le transport scolaire vers des lycées situés en Belgique (St. Vith, Bastogne et Arlon) ou encore en Allemagne (Perl « Schengenlycée »).

Pour toutes ces raisons, la séparation des différents réseaux en « régulier » et en « scolaire » est par conséquent devenue nécessaire et inévitable.

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis du 28 février 2023, le Conseil d'État n'émet aucune observation quant au fond.

Avis de l'Autorité de la Concurrence

Dans son avis du 20 février 2023, l'Autorité de la Concurrence a émis un avis unique pour les deux projets de loi en procédure qui traitent du financement de marchés publics de transport, c'est-à-dire d'une part pour celui relatif au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus et d'autre part pour celui relatif au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés, et marque son accord sous réserve d'une série de précisions.

Dans une optique de bon usage des deniers publics, l'Autorité recommande que les principes fondamentaux de la commande publique, et plus particulièrement ceux relatifs à la concurrence soient pleinement mis en œuvre. L'Autorité invite les pouvoirs adjudicateurs à redoubler de vigilance face aux risques de collusion sur ces marchés lors de la passation des futurs contrats et souhaite également sensibiliser les pouvoirs adjudicateurs au fait que la commande publique peut être un puissant levier pour stimuler la concurrence et l'innovation dans une perspective de développement durable.

En ce qui concerne les risques de collusion et l'importance que la concurrence entre les opérateurs soumissionnaires soit effective, l'Autorité a jugé pertinent de rappeler les leçons d'une précédente affaire de marché public (Décision n°2017-E-01, « *Affaire Transport Union Lëtzebuerg* ») relatif au transport « *Complémentaire d'Accessibilité pour Personnes à Besoins Spécifiques* » (CAPABS), à la suite de soupçons de pratiques anticoncurrentielles.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} vise à autoriser le financement de l'exploitation des services de transport scolaire par autobus.

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

Article 2

L'article 2 précise que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont imputées au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics, à la section des transports publics routiers.

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

Article 3

L'article 3 prévoit l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication.

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

La commission parlementaire tient compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 28 février 2023.

*

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°8062 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser 180 845 186 euros jusqu'au 15 juillet 2028.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rapportée à la base 100 au 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} 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 20 avril 2023

La Présidente - Rapportrice,
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8062/04

N° 8062⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation
des transports scolaires par autobus**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(25.4.2023)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'autoriser le gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports scolaires par route. Le montant maximum ne peut dépasser 180.845.186 euros jusqu'au 15 juillet 2028.

En bref

- La Chambre de Commerce salue la marge de manœuvre prévue dans le plafond estimé tenant compte de l'évolution actuelle des prix de l'énergie.
- La Chambre de Commerce est en mesure de valider le projet de loi sous avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le Projet prévoit la passation d'un marché de 4 ans entre l'Etat et les entreprises spécialisées concernant l'exploitation du transport scolaire par autobus. En effet, depuis 1978, la gestion et l'organisation de lignes d'autobus régionales sont organisées par l'Etat qui en cède l'exploitation à des entreprises privées d'autobus.

Ce transport scolaire par autobus se fait dans le cadre du réseau des autobus RGTR (Ci-après Régime général des transports routiers) qui comprend :

- a. l'exploitation des lignes d'autobus régulières qui constituent la base du réseau d'autobus proprement dite, fonctionnant à cadences et fréquences régulières, tous les jours de l'année ;
- b. l'exploitation des lignes d'autobus dirigées soit vers un campus ou un établissement scolaire.

Le Projet vise à autoriser le ministre de la Mobilité et des travaux publics à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires et à en prendre en charge le coût d'exploitation.

L'exploitation des transports scolaires doit désormais tenir compte de plusieurs spécificités nouvelles. Ces dernières années, l'offre scolaire tend à se décentraliser. Il en résulte un déploiement de campus scolaires en dehors des principales agglomérations et le développement de formations spécifiques au sein de certains établissements qui entraînent donc une plus grande diversité des flux d'élèves nécessitant une offre de transports scolaires par autobus de plus en plus spécifique.

Cette exploitation du réseau de transport scolaire par autobus se fait via la passation d'un marché public, conclu pour une durée de 4 ans et dont le coût ne peut dépasser 180.845.186 euros. Ce plafond résulte de calculs effectués par l'Administration des transports publics sur la base des prix actuels et du réseau scolaire actuellement en vigueur. La Chambre de Commerce note « *qu'en raison des évolutions difficilement prévisibles ainsi que des développements géopolitiques actuels, les prix sont estimés sous réserve, et une marge de manœuvre a été comprise dans le plafond estimé* ». Compte-tenu de l'envolée des prix actuellement et du coût supplémentaire qu'elle suscite pour les sociétés de transport, la Chambre de Commerce se réjouit qu'une telle souplesse soit prévue par les auteurs.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques particulières à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs et au commentaire des articles qui expliquent le cadre et objectifs du Projet.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis.

Bulletin de vote n°3 - Projet de loi N°8062

Date: 27/04/2023 16:02:42

Scrutin: 3

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 8062 - Transports scolaires

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8062

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	34	16	0	50
Procurations:	5	4	0	9
Total:	39	20	0	59

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

DP

Arendt Guy	Oui	Bauler André	Oui
Baum Gilles	Oui	Beissel Simone	Oui
Colabianchi Frank	Oui	Etgen Fernand	Oui
Graas Gusty	Oui	Hahn Max	Oui
Hartmann Carole	Oui	Knaff Pim	Oui (Graas Gusty)
Lamberty Claude	Oui	Polfer Lydie	Oui (Hahn Max)

LSAP

Asselborn-Bintz Simone	Oui (Cruchten Yves)	Biancalana Dan	Oui
Burton Tess	Oui	Closener Francine	Oui
Cruchten Yves	Oui	Di Bartolomeo Mars	Oui
Hemmen Cécile	Oui	Kersch Dan	Oui
Mutsch Lydia	Oui	Weber Carlo	Oui

déi gréng

Ahmedova Semiray	Oui	Benoy François	Oui
Bernard Djuna	Oui	Empain Stéphanie	Oui
Gary Chantal	Oui	Hansen Marc	Oui
Lorsché Josée	Oui	Margue Charles	Oui
Thill Jessie	Oui		

CSV

Adehm Diane	Abst	Arendt épouse Kemp Nancy	Abst
Eicher Emile	Abst	Eischen Félix	Abst
Galles Paul	Abst (Adehm Diane)	Gloden Léon	Abst (Arendt épouse Kemp Nancy)
Halsdorf Jean-Marie	Abst	Hansen Martine	Abst
Hengel Max	Abst (Schaaf Jean-Paul)	Kaes Aly	Abst (Eischen Félix)
Lies Marc	Abst	Margue Elisabeth	Abst
Modert Octavie	Abst	Mosar Laurent	Abst
Roth Gilles	Abst	Schaaf Jean-Paul	Abst
Spautz Marc	Abst	Wilmes Serge	Abst
Wiseler Claude	Abst	Wolter Michel	Abst

ADR

Engelen Jeff	Oui	Kartheiser Fernand	Oui
Keup Fred	Oui	Reding Roy	Oui (Kartheiser Fernand)

DÉI LÉNK

Cecchetti Myriam	Oui	Oberweis Nathalie	Oui
------------------	-----	-------------------	-----

Date: 27/04/2023 16:02:42

Scrutin: 3

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 8062 - Transports scolaires

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8062

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	34	16	0	50
Procurations:	5	4	0	9
Total:	39	20	0	59

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

Piraten

Clement Sven	Oui (Goergen Marc)	Goergen Marc	Oui
--------------	--------------------	--------------	-----

n'ont pas participé au vote:

Nom du député	Nom du député
---------------	---------------

CSV

Mischo Georges	
----------------	--

Le Président:

Le Secrétaire Général:

Texte voté - projet de loi N°8062



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 8062

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

*

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser 180 845 186 euros jusqu'au 15 juillet 2028.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rapportée à la base 100 au 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} 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 27 avril 2023

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

Document écrit de dépôt



Motion

Luxembourg, le 27 avril 2023

Dépôt : Serge Wilmes

Groupe politique CSV

Pd 8062

La Chambre des Députés,

- Rappelant la réorganisation du réseau RGTR et la séparation des services de transport scolaire et des services de transport régulier ;
- Remettant en cause l'argument selon lequel la perte de complémentarité des deux services précités aurait conduit à leur séparation ;
- Considérant que le Ministre de la Mobilité a estimé par la suite que l'organisation et le financement des lignes de bus scolaires RGTR pour l'enseignement fondamental constituent une prestation supplémentaire qui relève désormais entièrement de la compétence des communes ;
- Constatant qu'en raison des différences au niveau des horaires scolaires des différents types d'établissements scolaires, il faut non seulement plus de lignes de bus, mais aussi plus de capacités dans les bus ;
- Rappelant qu'après la séparation du transport scolaire et des lignes régulières au sein du RGTR, l'Etat prend toujours en charge les frais de transport scolaire des élèves vers les écoles internationales, mais pas vers les écoles fondamentales dites « classiques ».

Invite le Gouvernement,

- À trouver des synergies au niveau du transport scolaire afin d'optimiser les capacités ;
- À profiter de la complémentarité existante dans certaines régions du pays en matière de transport scolaire afin d'éviter des trajets superflus et de favoriser la cohésion sociale des élèves fréquentant soit une école internationale, soit une école fondamentale dite « classique » ;
- À organiser le transport scolaire susmentionné de manière à ce que les bus puissent également être utilisés par les enseignants, les éducateurs et le personnel administratif et technique des écoles, en soulignant l'importance de ce pôle d'emploi, et en soutenant les mesures de réduction des émissions dans le cadre de la lutte contre le changement climatique ;

- À maintenir le statu quo pour les communes rurales qui ont des dépenses disproportionnées par rapport aux communes des grandes agglomérations du centre ou du sud du pays, où les trajets sont plus courts.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke, positioned above the name 'Serge Wilmes'.

Serge Wilmes

8062/05

N° 8062⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation
des transports scolaires par autobus**

* * *

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

(16.5.2023)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 27 avril 2023 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**relative au financement de l'exploitation
des transports scolaires par autobus**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 27 avril 2023 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 28 février 2023 ;

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 21 votants, le 16 mai 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Mémorial A N° 258 de 2023



Loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par 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 27 avril 2023 et celle du Conseil d'État du 16 mai 2023 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser 180 845 186 euros jusqu'au 15 juillet 2028.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rapportée à la base 100 au 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

Art. 2.

Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} 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*

Palais de Luxembourg, le 25 mai 2023.
Henri



Résumé

N° 8062

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2023-2024

PROJET DE LOI

relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

RESUME

Le projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 180.845.186 d'euros jusqu'au 15 juillet 2028. Ce montant s'entend TVA comprise et correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation et sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie. Les dépenses occasionnées seront imputées sur le crédit annuel afférent de la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

L'estimation des besoins se base sur le prix du réseau scolaire actuel, tout en prenant en compte la réorganisation prévue et le retour d'expérience du marché public pour le réseau RGTR. En raison des évolutions difficilement prévisibles ainsi que des développements géopolitiques actuels, les prix sont estimés « sous réserve », y compris l'inclusion d'une certaine marge de manœuvre.

Il est prévu de conclure un marché pour une durée de 4 ans tout en prévoyant une marge de sécurité d'une année scolaire pour le cas où un recours contre une décision d'attribution ne permettrait pas de conclure les contrats tel que prévu par le calendrier visé.