



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 8124

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

Date de dépôt : 22-12-2022

Date de l'avis du Conseil d'État : 25-04-2023

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

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
22-12-2022	Déposé	8124/00	<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>
25-04-2023	Avis du Conseil d'État (25.4.2023)	8124/02	<u>25</u>
11-05-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 22 ) de la reunion du 11 mai 2023	22	<u>28</u>
25-05-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 23 ) de la reunion du 25 mai 2023	23	<u>35</u>
26-05-2023	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	8124/03	<u>89</u>
14-06-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°52 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°8124	<u>98</u>
14-06-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°52 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote n°5 - Projet de loi N°8124	<u>100</u>
20-06-2023	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (20-06-2023) Evacué par dispense du second vote (20-06-2023)	8124/04	<u>103</u>
29-06-2023	Publié au Mémorial A n°333 en page 1	Mémorial A N° 333 de 2023	<u>106</u>
	Résumé du dossier	Résumé	<u>108</u>

8124/00

**N° 8124**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 22.12.2022*

\*

**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 services de transports spécifiques réguliers spécialisés.

Palais de Luxembourg, le 21 décembre 2022

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

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de 4 ans.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rattachés à la base 100 du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

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

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### Historique

Les services de transports spécifiques sont nés il y a plus d'un demi-siècle et reposaient à l'époque sur la loi du 16 août 1968 portant création d'un Centre de Logopédie et de Services audiométrique et orthophonique. L'organisation et le financement en incombait à l'État ; plus particulièrement, ils étaient assurés par le ministre ayant dans ses attributions les transports, conformément à l'article 18 du règlement grand-ducal du 15 février 1969 concernant l'organisation et le fonctionnement du centre de logopédie pris en exécution de cette loi. Avec le vote de la loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée, les communes et associations concernées étaient tenues de supporter l'intégralité des charges financières résultant desdits transports. Ce n'est qu'à partir de 1976 que l'État est revenu sur cette décision en mettant à charge du Ministère des transports également le financement de ces transports, qui se chiffrait à l'époque à 8 millions de francs luxembourgeois<sup>1</sup>. Ils étaient appelés communément « transports de l'éducation différenciée » ou encore « transports EDIFF ». Jusqu'en 2015, les contrats de concession pour l'exploitation ont toujours été conclus par voie d'attribution directe, suite aux négociations de gré à gré avec différentes entreprises privées d'autobus ou de taxis.

Avec l'entrée en vigueur des contrats d'exploitation en 2015, le transport fut dénommé « Transport Complémentaire d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques » (CAPABS). Il trouve actuellement sa base légale, pour une partie, dans la loi du 20 juillet 2018 portant création de Centres de compétences en psychopédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire (articles 9 et 30) pour ce qui est du transport d'élèves scolarisés. Cependant, en ce qui concerne les transports assurés en faveur de salariés handicapés vers leur lieu de travail ou vers les ateliers protégés, ou les transports de personnes à besoins spécifiques vers des structures spécialisées, thérapeutiques ou de soins, aucune disposition légale ou réglementaire ne se prononce actuellement sur l'organisation et la prise en charge financière d'un tel transport. Afin d'y remédier, un projet de loi sur les transports spécifiques a été déposé en date du 12 mai 2022 (doc. parl. 8005).

L'État et plus particulièrement donc le département en charge des transports a ainsi, depuis des décennies, organisé et financé ces transports spécifiques, ceci sur base de contrats d'exploitation conclus avec des entreprises privées. Jusqu'ici, il n'y avait jamais eu de loi de financement à cet égard.

### La gestion opérationnelle

Aujourd'hui, entre 1.600 et 1.700 courses sont assurées tous les jours en périodes scolaires pour transporter les bénéficiaires de ces transports vers leur établissement scolaire, de formation, d'apprentissage, de travail, ou encore pour être encadrés dans la mesure où leur handicap ou besoin spécifique le requiert.

<sup>1</sup> source: rapport d'activité MDDI 2010

L'exécution des transports est majoritairement effectuée à l'aide de minibus, qui disposent d'un maximum de 9 places assises (conducteur compris), mais également d'autobus plus grands et pouvant transporter plus de 30 personnes et intégrer et fixer jusqu'à 9 chaises roulantes ; la base de données compte plus de 500 véhicules. Dans un souci de gestion efficace des ressources (matériel roulant et personnel de conduite), l'organisation comprenait toujours une planification par trajets qui sont préalablement déterminés (lignes), pour pouvoir regrouper plusieurs bénéficiaires. De manière générale, les bénéficiaires à transporter vers les différents centres et structures ne sont pas mélangés dans un véhicule. Cette organisation est assurée par l'ATP conformément à la loi du 5 février 2021 sur les transports publics.

Jusqu'à la fin de l'année scolaire 2021/22, la planification concrète des lignes était effectuée par les exploitants. Fin 2022, un logiciel de planification est mis en place par l'État, afin de permettre à l'administration compétente de mieux gérer les activités. Les centres et structures desservies, ainsi que les prestataires de transport, sont connectés à ce logiciel. Le développement de toutes les fonctionnalités n'a pas encore été achevé pour la rentrée mais leur finalisation va permettre un meilleur suivi de l'exploitation dans le futur.

### **Les contrats d'exploitation actuels**

Après des décennies de contrats résultant d'attributions directes, et suite à l'annulation d'une procédure ouverte menée en 2014 alors qu'il s'avérait que la soumission n'avait donné aucun résultat satisfaisant<sup>2</sup>, les contrats actuels avaient été conclus par marché négocié avec effet en 2015. Deux exploitants exécutent actuellement ce service de transport, dont une société coopérative qui regroupe 16 entreprises de transports privées en sous-traitance. L'échéance des contrats est fin 2023.

En 2021 les dépenses étaient de l'ordre de 39.826.507,92 €, supportés par l'article budgétaire 20.7.34.091.

La méthodologie actuelle des contrats d'exploitation prévoit

- un forfait de prise en charge par course d'autobus,
- auquel s'ajoutent un prix au kilomètre parcouru, déterminé suivant la catégorie de bus à utiliser par l'exploitant (4 différentes catégories classées suivant les dimensions et du nombre de places du véhicule).

Cette méthodologie ne permet pas de distinguer entre frais ayant trait aux salaires, aux frais fixes ou encore aux frais consommables. Pour le nouveau marché, il est probable que le mode de rémunération tel qu'il est connu aujourd'hui va être adapté afin de mieux distinguer entre les dépenses liées à l'exploitation opérationnelle et celles variant en fonction de l'évolution économique.

Au vu de l'envergure du marché, le présent projet a pour objet de satisfaire aux exigences de l'article 99 de la Constitution qui exige une loi spéciale 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. Il est destiné à autoriser le ministre à conclure les contrats visés et à en supporter le coût de l'exploitation.

Un nouveau marché à conclure suivant la législation sur les marchés publics est en cours de préparation. Le début visé pour l'exploitation est début 2024 et la durée prévue pour ce marché est de 4 années.

### **Volumes actuels**

Le nombre de centres et structures desservis n'est pas constant ; en septembre 2022, il était de 189, dont 40 lycées et écoles fondamentales, et 33 établissements situés à l'étranger (Belgique : Arlon, St. Vith, Bastogne, Virton ; Allemagne : Saarburg, Welschbillig). Le nombre peut augmenter en fonction d'agréments nouvellement établis en faveur de structures spécialisées, conformément à la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique, dite (loi ASFT), et délivrés par un des ministres en charge de la famille, du travail ou de la santé, respectivement ; ou encore par l'inclusion scolaire ou l'orientation d'enfants

<sup>2</sup> en vertu de l'article 91 1) et 2) du règlement grand-ducal modifié du 3 août 2009 portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

vers des établissements spécialisés à l'étranger. Ainsi, en octobre 2022, se sont ajoutés 7 autres lycées et écoles fondamentales et 2 sites à l'étranger (Heidelberg et Alten-Buseck), portant le nombre de centres desservis à 198.

Il est à noter que les transports vers l'étranger ne sont pris en charge que lorsqu'une commission d'inclusion en décide en raison des besoins spécifiques de l'enfant. Le transport d'enfants pour lesquels les parents préfèrent la fréquentation d'une structure non luxembourgeoise pour des raisons personnelles, n'est pas pris en charge par l'ATP.

En été 2022, la base de données des bénéficiaires de ces transports spécifiques réguliers spécialisés avait été mise à jour. Ainsi à la rentrée scolaire de septembre 2022, elle comptait au total 4.235 personnes ; ce nombre correspond aux comptes créés dans la base de données, mais pas nécessairement au nombre de personnes recourant chaque jour au transport, puisqu'il varie chaque jour ou de semaine en semaine. Le nombre de bénéficiaires actifs, c.à.d. ayant au moins eu un trajet effectué, est actuellement de 2.863.

À titre d'illustration, au cours de la semaine du 19 au 25 septembre (une semaine d'école), 2.110 personnes distinctes ont effectué un ou plusieurs trajets, tandis qu'au cours de la semaine du 5 au 11 septembre 2022 (une semaine de vacances scolaires), 1.107 personnes distinctes ont effectué un ou plusieurs trajets. En termes de trajets conclus, cela représente 14.782 unités (19-25.9.) contre 7.681 unités (5-11.9.).

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

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

L'Administration des transports publics est en cours de préparation d'une procédure suivant la législation sur les marchés publics conformément au Livre II de la loi sur les marchés publics.

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

Le plafond résulte des analyses effectuées par les services de l'Administration des transports publics et telles que présentées dans la fiche financière.

Malgré qu'il est prévu de conclure un marché pour 4 ans à partir du 1.1.2024, il a été jugé opportun de garder une marge de manœuvre, non pas sur la durée des contrats d'exploitation, mais sur la durée globale pour laquelle l'enveloppe budgétaire est sollicité ; cette marge peut être utile par exemple en cas du report de la signature des contrats lié à des recours judiciaires.

### *Ad article 2*

L'article précise que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> 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

Il est difficile de déterminer avec exactitude le coût de l'exploitation pour la durée des nouveaux contrats à conclure, pour plusieurs raisons.

L'Administration des Transports publics (ATP) est tributaire des demandes de transport qui lui parviennent de la part des établissements en faveur des personnes y encadrées. Il n'y a qu'une minorité de personnes comme les personnes ayant le statut de salarié handicapé et embauchés sur le marché ordinaire du travail, ou encore des étudiants universitaires, qui en font la demande directe auprès de l'ATP.

Les projections sont effectuées sous réserve puisque l'ATP n'a pas, ou seulement très peu, d'influence sur le volume des prestations à assurer ; ne peuvent être déterminés avec précision ni le nombre de personnes à transporter, ni les origines et destinations des transports car dans la majorité des cas les bénéficiaires n'ont pas le choix de l'établissement à fréquenter. Les prévisions ne peuvent pas se baser sur un coût kilométrique par personne transportée, parce qu'il peut facilement se multiplier en raison des circonstances géographiques ou encore en fonction de l'horaire du transport nécessité. Ainsi, par exemple, si 4 enfants doivent rejoindre un même centre de compétences, il se peut qu'ils peuvent être transportés ensemble sur une même ligne de bus lorsque leurs domiciles respectifs sont relativement rapprochés et/ou se trouvent sur un itinéraire plus ou moins favorable pour rejoindre ensemble leur établissement, sans de trop grands détours ; par contre, lorsque ces 4 personnes habitent dans tous les azimuts, il faudra mettre en service 4 bus différents, multipliant le coût kilométrique par personne par 4.

Afin d'estimer l'envergure de l'enveloppe budgétaire pour les prochains contrats d'exploitation, l'ATP s'est basée essentiellement sur les coûts d'exploitation du premier semestre 2022 et l'évolution par rapport à l'année précédente. Au moment des calculs, les factures et rapports sont en effet disponibles jusqu'au mois de juin 2022 inclus, les autres mois n'étant pas encore clôturés. Le coût se présente comme ceci :

Tableau 1 : Dépenses liées au contrat actuel au 1<sup>er</sup> semestre 2022 :

Période (dépenses) :	2021	2022	Variation en %
Janvier	3.386.707,08	4.264.798,52	26,9%
Février	2.957.124,13	3.562.874,10	20,5%
Mars	4.174.647,49	4.831.927,04	15,7%
Avril	2.998.924,43	3.192.349,03	6,4%
Mai	3.244.774,96	4.017.290,83	23,8%
Juin	4.055.714,29	4.459.962,76	10,0%
<b>Total</b>	<b>20.817.892,38</b>	<b>24.362.100,34</b>	<b>17,02%</b>

Les variations entre 2021 et 2022 pour une période similaire, c.à-d. le 1<sup>er</sup> semestre de l'exercice, a été de +9,63% en ce qui concerne le nombre de kilomètres, et de +17% en ce qui concerne le coût.

En considérant un taux de variation moyen constant de 17%, une estimation a ensuite été effectuée pour évaluer le coût pour le 2<sup>e</sup> semestre de l'exercice 2022 voire le coût global pour l'exercice 2022 :

Tableau 2 : Projection des dépenses au 2<sup>e</sup> semestre 2022 :

Période (dépenses) :	2021	2022 (Estimation)	Variation en % (supposée)
Juillet	2.899.877,95	3.392.857,20	17%
Août	1.638.411,65	1.916.941,63	17%
Septembre	3.249.788,37	3.802.252,39	17%
Octobre	4.373.347,13	5.116.816,14	17%
Novembre	3.903.689,70	4.567.316,95	17%
Décembre	2.943.492,82	3.443.886,60	17%
<b>Total</b>	<b>19.008.607,62</b>	<b>22.240.070,92</b>	

Tableau 3 : Evolution des kilomètres des dernières années :

Période (km) :	2020	2021	$\Delta$ en %	2022	$\Delta$ en %
km 01-06		4.028.638		4.416.558	
km 07-12		3.620.702		3.968.289*	
total kilomètres	6.104.144	7.649.340	+25,31%	8.384.847*	+9,63%
coût 01-06		20.817.892,38		24.362.100,34	+17,02%
coût 07-12				22.981.552,09*	
coût €	36.323.252,34	39.826.501,95		47.343.652,43*	

(\* les chiffres en italique constituent une estimation)

Selon cette estimation, le coût pour l'exercice 2022 s'élèverait donc à 24.362.100,34 (1<sup>er</sup> semestre) + 22.981.552,09 (2<sup>e</sup> semestre =) environ 47.344.000 €. Ils dépassent les montants tels qu'ils avaient été retenus pour le projet de budget de 2023 pour la raison que des chiffres plus récents ont été disponibles et ont servi à actualiser les projections.

À l'instar de ce qui est indiqué dans l'exposé des motifs, il est visé une durée du marché de 4 années. Il a été tenu compte de l'hypothèse d'une progression constante de +2,5% en volume kilométrique par année à partir de 2023, ainsi que de l'évolution de l'indice des prix à la consommation telles qu'estimées par le STATEC en septembre 2022, afin d'évaluer l'envergure financière du marché.

Tableau 4 : Kilomètres parcourus et projection des kilomètres des prochaines années :

Année	km	$\Delta$ en %	Remarques
2019	7.462.621		
2020	6.104.144	-18,20%	effet covid
2021	7.649.340	25,31%	
2022	8.384.847	9,62%	estimation
2023	8.594.468	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an
2024	8.809.330	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an
2025	9 029 563	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an
2026	9 255 302	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an
2027	9 486 685	2,50%	Hypothèse croissance de 2,5 par an

Tableau 5 : Projection des dépenses :

	Programme pluriannuel voté (2022-2025)	Projet de budget 2023	Programme pluriannuel ajusté (non indexé mais avec progression de 2,5% par année)	Evolution de l'indice des prix à la consommation (1)	Programme pluriannuel ajusté (indexé)
2023 (non inclus dans le marché)	37.000.000	43.372.000	49.772.903	2,80%	51.166.544
2024	37.500.000	45.506.000	51.017.226	2,50%	53.721.139
2025	37.500.000	47.290.000	52.292.656	1,50%	55.848.557
2026		49.238.000	53.599.973	1,70%	58.155.970
2027			54.939.972	1,50%	60.433.969
<b>Valeur estimée du marché TTC (2024-2027):</b>			<b>211.849.826</b> <b>Arrondi à</b> <b>211.850.000</b>		

(1): Source STATEC, prévisions de l'inflation 09/2022 pour 2023-2026. 2027 : estimation ATP.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Administration des transports publics Annick Trmata</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>2465-2411</b>
<b>Courriel :</b>	<b>annick.trmata@atp.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Loi spéciale en vue du financement des services de transports visés</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	
<b>Date :</b>	<b>15/11/2022</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

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.<sup>3</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
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 administrative<sup>4</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
Si oui, quel est le coût administratif<sup>5</sup> 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 personnel<sup>6</sup> ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :  
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.   
– des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.   
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.   
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.   
Sinon, pourquoi ?

<sup>3</sup> N.a. : non applicable.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.).

<sup>6</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

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 évaluation<sup>7</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>8</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : [www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>7</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>8</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)





Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8062/01, 8124/01

**N° 8062<sup>1</sup>**

**N° 8124<sup>1</sup>**

**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 transports 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<sup>er</sup> 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. »<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> 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 loi<sup>2</sup>, 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.

<sup>2</sup> 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<sup>er</sup> 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 ensemble<sup>3</sup>.

\*

<sup>3</sup> <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

8124/02

**N° 8124<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(25.4.2023)

Par dépêche du 28 février 2023, 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.

L'avis de l'Autorité de la concurrence du Grand-Duché de Luxembourg a été communiqué au Conseil d'État en date du 28 février 2023.

Les avis de la Chambre des métiers, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre des salariés et du Conseil Supérieur des personnes handicapées, 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 transports spécifiques réguliers spécialisés.

Lesdits services sont considérés comme des « services spécifiques » au sens de l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, point 4<sup>o</sup>, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics, à savoir des « services de transports complémentaires à chacun des services visés aux points 1<sup>o</sup> à 3<sup>o</sup> [qui définissent les « services réguliers », les « services réguliers spécialisés » et les « services à la demande »], effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les services visés aux points 1<sup>o</sup> à 3<sup>o</sup> ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente ».

Les auteurs indiquent à l'exposé des motifs que jusqu'alors, l'organisation et le financement desdits transports spécifiques ont été pris en charge par l'État, ceci sur base de contrats d'exploitation conclus avec des entreprises privées. Toujours selon les auteurs, pendant les périodes scolaires, entre 1 600 et 1 700 courses journalières sont effectuées pour transporter les bénéficiaires à leur lieu de formation, de travail ou d'encadrement.

Le fonctionnement des services de transports spécifiques réguliers spécialisés est appelé à être régi par le chapitre 3 de la loi projetée sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics<sup>1</sup>, tandis que le projet de loi sous avis en prévoit le financement.

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

---

1 CE n° 61.044 (doc. parl. n° 8005).

(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.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

*Articles 1<sup>er</sup> à 3*

Sans observation

\*

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

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

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, il y a lieu d'écrire « quatre ans » en toutes lettres.

À l'alinéa 2, première phrase, il faut écrire « rapportée à la base 100 au 1<sup>er</sup> janvier 1948 ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 18 votants, le 25 avril 2023.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 11 mai 2023

*(la réunion a eu lieu par visioconférence)*

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe (PETI, MOBTP) du 19 avril 2023
2. 8104 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 8124 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4. 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, Mme Annick Trmata, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Alain Bombardella, du Service Gestion Infrastructure des CFL

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe (PETI, MOBTP) du 19 avril 2023**

Le projet de procès-verbal de la réunion jointe (PETI, MOBTP) du 19 avril 2023 est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

**2. 8104 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire**

Mme Chantal Gary 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 8104<sup>00</sup>.

Le présent projet de loi se compose d'un seul article et a pour objet de compléter la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire par l'ajout de deux projets à la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail. Ainsi, son article unique prévoit d'ajouter ces deux nouveaux projets aux points 41° et 42° de la liste sous l'annexe I de la loi précitée.

Le projet n°41 prévoit le renouvellement des installations de sécurité sur la Ligne du Nord (Luxembourg-Troisvierges/frontière, Ettelbruck-Diekirch et Kautenbach-Wiltz) avec mise en place d'une version avancée du système de sécurité ETCS niveau 1. Le projet n°42 prévoit l'aménagement d'un nouveau poste directeur en gare de Bettembourg, qui intégrera également le système de sécurité ETCS.

Le système « ETCS » de contrôle des trains (*European Train Control System*) est un système de signalisation ferroviaire associé au contrôle de vitesse et se trouve au cœur du système européen de gestion du trafic ferroviaire « ERTMS » (*European Rail Traffic Management System*) qui a vocation à remplacer les différents systèmes de signalisation ferroviaire nationaux à travers l'Europe par un système unique.

Les coûts totaux de ces deux nouveaux projets se chiffrent à 57,5 millions d'euros pour celui concernant la Ligne du Nord et à 101 millions d'euros pour celui concernant le nouveau poste directeur, respectivement à 158,5 millions d'euros pour les deux projets (montants HTVA avec valeur 924,32 de l'indice semestriel de la construction au 1<sup>er</sup> octobre 2021). Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant sera adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

La ligne ferroviaire entre Luxembourg et Troisvierges/frontière devra être modernisée par le renouvellement des installations de sécurité. Au centre du projet figure de cette façon le remplacement des installations tout-relais par des postes de signalisation informatisés. La nouvelle infrastructure devra notamment permettre une plus grande sécurité et la réduction des coûts de maintenance.

La hausse des coûts du projet de modernisation s'explique surtout par les trois facteurs suivants :

- la nature innovante du projet - les postes de signalisation informatisés fonctionnent avec une nouvelle technologie qui a été développée spécifiquement (+ 13 millions d'euros)
- les nouvelles fonctionnalités qui peuvent être mises en place du fait de cette technologie (+ 6,5 millions d'euros)
- le respect de l'horaire des trains afin d'assurer le transport pour les voyageurs, ce qui a contraint les entreprises de génie civil à décaler leurs travaux (+ 800 000 euros)

Étant donné que cette ligne est directement reliée au réseau ferroviaire belge, Monsieur Marc Goergen (« Piraten ») souhaite savoir si les machinistes et autres membres du personnel du rail belge ont déjà reçu une formation concernant les nouvelles signalisations.

Monsieur le Ministre répond par l'affirmative en ajoutant qu'il s'agit d'un système recommandé par la Commission européenne. D'après l'orateur, le Luxembourg est un des premiers pays à avoir commencé assez rapidement à mettre en place ce système.

Par ailleurs, le texte prévoit l'installation d'un nouveau poste de signalisation informatisé en gare de Bettembourg qui devra remplacer les postes directeurs de Bettembourg-Centre, Bettembourg-Triage et Dudelange-Usines. Les infrastructures de signalisation et de télécommunication en gare de Bettembourg et de Dudelange-Usines devront aussi être modernisées dans ce contexte, ce qui permettra de raccorder la nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg à partir de 2026. Un budget d'environ 101 millions d'euros est prévu pour ce projet.

Monsieur Marc Goergen (« Piraten ») s'intéresse encore à l'impact potentiel de ces travaux de modernisation. Le Ministre de la Mobilité explique qu'une meilleure stabilité du réseau ferroviaire pourra ainsi être garantie, ce qui permettra par la même occasion d'offrir plus de connexions vers la France.

La commission parlementaire procède à l'examen de l'article unique sur base de l'avis du Conseil d'État du 25 avril 2023.

#### Article unique

L'article unique prévoit d'ajouter deux nouveaux projets aux points 41° et 42° de la liste sous l'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019.

Le nouveau projet n°41 prévoit le renouvellement des installations de sécurité sur la Ligne du Nord sur base du système de sécurité ERTMS.

Le projet n°42 prévoit l'aménagement d'un nouveau poste directeur en gare de Bettembourg qui sera aussi basé sur le système de sécurité ERTMS.

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 25 avril 2023.

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

### **3. 8124 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés**

Mme Chantal Gary est désignée Rapportrice du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8124<sup>00</sup>.

Le présent projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 d'euros TTC sur une période maximale de 4 ans (valeur 930,37 au 1<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation). Ce montant sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

L'envergure financière du marché public visé et des contrats qui en résulteront dépasse largement le seuil légal de 40 millions d'euros. Elle requiert donc une autorisation par une loi spéciale de financement afin de 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.

Les services « spécifiques réguliers spécialisés » sont considérés comme des services :

- « spécifiques » au sens de l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, point 4<sup>o</sup>, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics, à savoir des services de transports qui sont complémentaires aux « services réguliers », aux « services réguliers spécialisés » et aux « services à la demande » qui sont effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les autres services ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente ; et
- « spécialisés » au sens de l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, de la même loi car ils sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs.

Aujourd'hui, entre 1 600 et 1 700 courses sont assurées tous les jours en périodes scolaires pour transporter les bénéficiaires de ces transports vers leur établissement scolaire, de formation, d'apprentissage, de travail, ou

encore pour être encadrés dans la mesure où leur handicap ou besoin spécifique le requiert.

Le fonctionnement des services de transports spécifiques réguliers spécialisés est appelé à être régi par le chapitre 3 de la loi projetée sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, tandis que le projet de loi en prévoit le financement.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles ainsi qu'à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 25 avril 2023.

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

Par l'article 1<sup>er</sup>, le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de 4 ans.

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<sup>er</sup> 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 25 avril 2023.

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

## **4. Divers**

Monsieur le Ministre informe la commission parlementaire qu'il procédera à une présentation de la stratégie nationale de stationnement au cours d'une réunion de la commission le 25 mai 2023. Il tient encore à préciser qu'il s'agit de recommandations concrètes et non pas d'un texte législatif contraignant, permettant aux communes et aux employeurs de jouer pleinement leur rôle

d'acteurs de la mobilité en utilisant de façon ciblée les espaces privés et publics dédiés au stationnement.

Madame la Présidente demande si les membres de la commission ont encore des questions concernant le contournement de Bascharage, point qui figurait à l'ordre du jour d'une réunion de commission le 4 mai 2023.

Madame la Présidente constate qu'il n'y a plus de questions à ce sujet.

Monsieur Carlo Weber (« LSAP ») souhaite encore savoir s'il y a des nouvelles concernant le tunnel Schieburg.

Monsieur le Ministre informe la commission parlementaire qu'il est fort probable qu'un planning définitif soit présenté par les CFL d'ici fin mai 2023 concernant une réouverture complète de la ligne du Nord.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

23



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 25 mai 2023

*(la réunion a eu lieu par visioconférence)*

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 20 octobre 2022
2. 8124 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8104 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Présentation de la stratégie nationale de stationnement
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. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

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

M. Jeff Biever, Mme Anouk Ensch, Mme Annick Trmata, M. Christophe Reuter, 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. Aly Kaes, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 20 octobre 2022**

Le projet de de procès-verbal de la réunion du 20 octobre 2022 est approuvé par les membres de la commission parlementaire présents.

**2. 8124 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés**

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

**3. 8104 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire**

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

**4. Présentation de la stratégie nationale de stationnement**

Monsieur le Ministre expose la stratégie nationale de stationnement sur base d'une présentation PowerPoint. Pour le détail de laquelle il est renvoyé au document annexé.

L'orateur souligne qu'il ne s'agit pas d'obligations, mais de recommandations concrètes permettant aux communes, ainsi qu'à d'autres acteurs, d'utiliser de façon ciblée les espaces privés et publics dédiés au stationnement.

La construction de places de stationnement est coûteuse et accapare des surfaces importantes.

Monsieur le Ministre explique qu'il s'agit en quelque sorte d'un cercle vicieux du stationnement :

L'on manque de place pour aménager des voies dédiées aux bus, des pistes cyclables sécurisées et des chemins piétonniers. Vu qu'il n'existe alors pas d'alternatives intéressantes à la voiture pour de nombreux déplacements, les autorités imposent l'aménagement de places de stationnement pour chaque autorisation de construire. La croissance économique est accompagnée d'une augmentation des embouteillages. Par conséquent, un nombre croissant d'automobilistes cherchent des places de parking peu chères.

En 2021, le Luxembourg comptait environ 900.000 places de stationnement autorisées pour les voitures, dont 600.000 emplacements à ciel ouvert et 300.000 fermés ou souterrains. La majorité des places de stationnement, 67%, sont donc en plein air, notamment le long des routes. Au Luxembourg, l'on compte 2,08 places pour un véhicule et 1,43 par habitant. Pour la capitale, il existe 2,73 places pour un véhicule, proportionnellement bien plus qu'à Amsterdam (0,98), Paris (1,23), Barcelone (1,31) ou Vienne (1,46). À Luxembourg ville, la première vignette est gratuite pour le premier véhicule et ne dépasse pas les 48 euros par an sur l'ensemble du Grand-Duché. Il s'agit d'un prix modéré par rapport à l'étranger (à Metz, par exemple, le prix de la vignette varie entre 102 et 204 euros selon la zone, tandis qu'à Strasbourg le prix varie entre 180 et 480 euros selon le revenu.)

Au lieu de construire de nouvelles places, il faudrait plutôt gérer plus efficacement celles qui existent d'ores et déjà. L'on se trouve confronté à une gestion inefficace du stationnement dans le pays. Le défi par conséquent est de mieux gérer les places dont on dispose.

En effet, la plupart des parkings, soit en espace public, soit au lieu de travail sont mis à disposition à un prix modéré, voire gratuitement. Cela contribue à encourager le transport individuel motorisé, notamment pour se rendre au travail. Le nombre élevé de stationnements de longue durée ainsi qu'un faible taux d'occupation montrent que le stationnement n'est pas géré de manière efficace au Grand-Duché. En effet, une seule voiture garée dans l'espace public pendant 6 heures empêche 24 automobilistes de s'y garer pendant un quart d'heure. Ce sont par conséquent surtout les places de stationnement de longue durée qui posent problème. Il ne s'agit pas d'éliminer complètement les emplacements de stationnement, mais d'obtenir un espace routier organisé différemment.

Le cercle vicieux du stationnement illustré dans le Plan national de la mobilité PNM 2035 présente un intérêt non seulement national, mais aussi local. Étant donné que les dispositions relatives au stationnement relèvent de la compétence communale, les communes pourront, en tant qu'acteur de la mobilité, avoir un impact positif non seulement sur le choix du mode de transport aux heures de pointe, mais aussi sur la qualité de séjour dans les espaces publics, la mise en place d'aménagements cyclables sûrs, la promotion de logements abordables ainsi que la disponibilité des emplacements de parking.

La nouvelle stratégie de stationnement se base sur une expertise internationale : il y a eu une consultation de 104 acteurs nationaux. Elle est basée sur l'analyse de trois bureaux d'études (Komobile, Zeyen et Baumann, Austrian Institute of Technology). Elle se présente sous forme d'un classeur regroupant dix fiches de travail qui ont vocation à être mises à jour au fil des années. Le nouveau site web [www.parken.lu](http://www.parken.lu) permettra de télécharger les fiches de travail en ligne. Les communes pourront y trouver des pistes dans le but de réduire la tension autour du stationnement.

Les communes pourront également y commander une version papier, où les 10 fiches de travail sont présentées dans un classeur élaboré à cet effet.

La nouvelle stratégie de stationnement fait le point sur la situation actuelle, mais montre également comment améliorer la situation afin de créer une meilleure qualité de vie.

La première fiche dresse pour la première fois l'inventaire du parking au Luxembourg. Les autres traitent des sujets aussi variés que la gestion du stationnement public, les clés de stationnement, le stationnement pour vélos, le P&R et le parking de covoiturage ou l'équipement des places de stationnement avec des points de recharge.

L'une des clefs de la stratégie repose aussi sur le plan d'aménagement afin d'encadrer le développement urbain et d'offrir plus d'alternatives à la voiture. Cela englobe des indications sur l'installation d'équipements pour les vélos, comme les cages, pour éviter les vols. Le plan aborde aussi les volets de l'optimisation des trajets en bus ou la construction de bornes rechargeables. Les parkings-relais sont aussi mis en valeur, tout en sachant que seuls 5 % des employés viennent en covoiturage sur leur lieu de travail.

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

Monsieur le Député Aly Kaes (CSV) félicite Monsieur le Ministre pour sa présentation, mais souhaite néanmoins compléter la présentation par quelques réflexions. Il illustre quelques problèmes rencontrés dans la zone rurale, notamment des garages de ménages privés, qui sont utilisés à d'autres fins que pour garer/stationner la voiture. Par conséquent la voiture est garée devant le garage dans la rue. Pour ce qui est des entreprises de construction, bon nombre d'ouvriers du bâtiment emmènent la voiture de l'entreprise chez eux le soir et la stationnent sur la voie publique, afin de pouvoir se rendre directement sur le chantier le lendemain matin. Une autre piste pourrait être la mise en place du Ruffbus (petit bus dans le milieu rural) pour le déplacement au lieu de travail. Ces réflexions sont partagées par Monsieur le Ministre.

Monsieur le Député Marc Lies (CSV) remercie également Monsieur le Ministre pour son analyse pertinente. Il estime que lors de la planification de nouveaux quartiers résidentiels, il faut accorder encore plus de poids à la promotion de la mobilité douce. Le nombre croissant de sous-locations de chambres, notamment dans le milieu rural, a également une incidence sur le stationnement sur la voie publique. Il plaide pour la construction davantage de pistes cyclables, et rend attentif aux problèmes rencontrés lors de la construction de celles-ci dans les zones vertes (. Il reste encore beaucoup d'efforts à faire. Il donne l'exemple que dans le passé l'Administration des ponts et chaussées a refusé de dessiner des bandes de stationnement sur la route nationale dans sa commune.

Cette dernière déclaration étonne Monsieur le Ministre, car tel ne serait certainement plus le cas aujourd'hui. Monsieur le Ministre réitère que le document s'adresse surtout aux communes et pourra servir de boîte à outils, leur permettant notamment de trouver des arguments pour la réalisation de certains projets. Pour ce qui est des pistes cyclables dans les zones vertes, Monsieur le Ministre affirme qu'un pas en avant a pu être fait et que des solutions ont pu être trouvées. Monsieur le Ministre souligne encore l'importance de dépolier.

Madame la Députée Jessie Thill ( déi gréng) félicite aussi Monsieur le Ministre pour l'analyse intéressante et pertinente et estime qu'il pourrait s'agir d'un outil fort utile pour les communes.

## **5. Divers**

Monsieur le Député Carlo Weber (LSAP) souhaite recevoir plus de détails concernant l'état d'avancement de la réforme du secteur des taxis ainsi que sur l'état d'avancement des travaux dans le tunnel Schieburg.

Pour ce qui est de la réforme dans le secteur des taxis, Monsieur le Ministre rappelle qu'un projet de loi a été déposé le 8 février 2021 (projet de loi n°7762 portant modification de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis). L'orateur informe qu'il y a eu entre-temps plusieurs entrevues avec tous les acteurs concernés et qu'une étude a été lancée en septembre 2021 afin d'apporter des réponses. Le résultat de cette étude a été présenté aux acteurs et des amendements seront déposés sous peu.

Pour ce qui est du tunnel Schieburg, Monsieur le Ministre informe la commission parlementaire qu'un planning pour la réouverture sera établi par les CFL début juin.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**



# Nationale Parkraumstrategie

Commission de la Mobilité et des Travaux publics  
25. Mai 2023

François BAUSCH  
Vizepremierminister  
Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics

Département de la mobilité  
et des transports

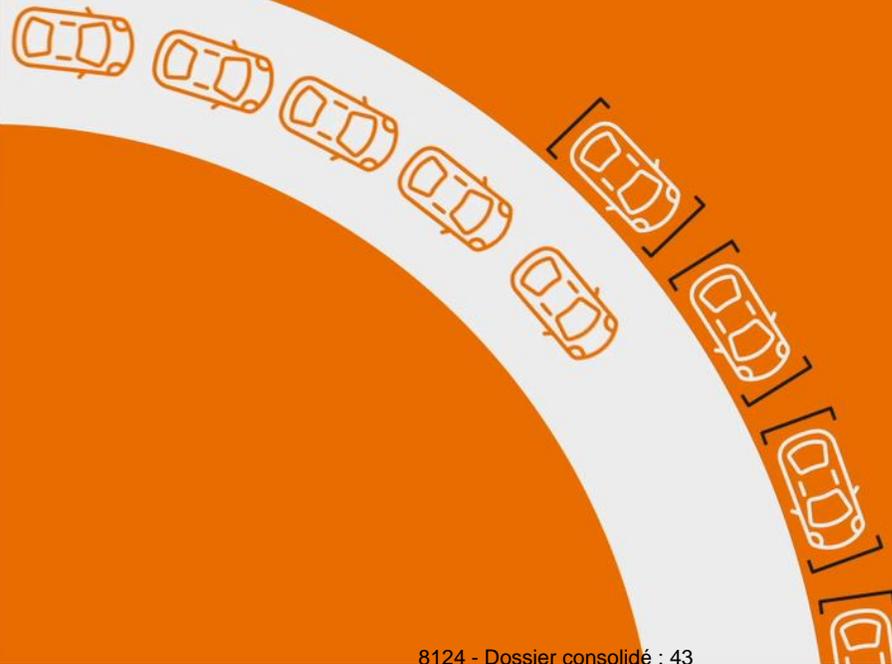


- Bestimmungen zum Parkraum sind in Luxemburg eine **kommunale Kompetenz**.
- Die **Parkraumstrategie schreibt nichts vor**, aber sie gibt **konkrete Empfehlungen**, wie die Akteure der Mobilität beim Thema "Parken" ihre **Verantwortung übernehmen** können.
- **Jede Autofahrt ist ein Parkplatzwechsel**.
- Über den Umgang mit Parkraum **steuern die Gemeinden das Verkehrsaufkommen** mit. Dasselbe gilt, besonders betreffend den Spitzenstundenverkehr, für **Arbeitgeber**.
- **Grund und Boden** sind in Luxemburg **wertvolle Ressourcen**. Deshalb soll man sich auch bei Parkplätzen fragen: wozu, wo, wie viele, zu welchem Preis? *Man soll den Parkraum effizient nutzen.*
- Der **öffentliche Raum** wird für **öffentliche Zwecke** gebraucht. Die Nutzung von Parkplätzen im öffentlichen Raum soll **über den Preis gesteuert werden**.
- **Kurzzeitparken** (also etwas anliefern, abholen, einkaufen...) trägt zum **Leben im öffentlichen Raum** bei. Sein Fahrzeug aber länger als 3 Stunden irgendwo abzustellen ist eine rein private Nutzung.
- **Differenziertere Stellplatzschlüssel** würden mehr, und günstigeren, **Wohnraum** ermöglichen.
- Alles zum Thema auf 8124 - Dossier consolidé - 42 **www.parken.lu**



## Parken a Mobilitéit

Den Däiwelskrees vum Parken





Todd Litman

Victoria Transport Institute



## 104 Stakeholderinterviews

### Syvicol

#### Städtische Gemeinden – Stadtplaner

Ville de Luxembourg, AC Esch/Alzette, AC Dudelange, AC Differdange

#### Städtische Gemeinden – Verkehrsplaner

VDL, AC Esch/Alzette, AC Dudelange

#### Suburbane Gemeinden

AC Mersch, AC Diekirch, AC Wiltz, AC Bertrange, AC Leudelange, AC Sanem

#### Ländliche Gemeinden

AC Steinfort

#### Service Parking

AC Mersch, AC Esch/Alzette, VDL, AC Mertert, AC Hesperange

#### Ministerien

MMTP, MINT, ML, DATER, MINECO, DIGITAL, MEN

#### Verwaltungen

Ponts et chaussées, Bâtiments publics, Police

### Entwicklungsgesellschaften

FUAK, Fonds de Logement, SNHBM, Agora, Abitatio, Fonds Belval

### Architektenbüros

WW+, HSA, BFF, Steinmetz-Demeyer, Christian Bauer, Bruck+Weckerle, Holweck Bingen

### Stadt- und Raumplanbüros

Zeyen+Baumann, Dewey Muller, Van Driessche, Pact, ECAU

### Ingenieurbüros

Schroeder & Associés, Goblet & Lavandier, Luxplan

### Unternehmensnahe Projektträger

Luxinnovation, IMS

### Immobilienentwickler

WPW Promotions, Eifel-Haus, Giorgetti, Tracol, Polyform

### Bauunternehmen

Giorgetti, Stugalux

### RGTR

Sales-Lentz, Vandivinit, Emile Weber

### CFL

### Lieferdienste

Wedely, GroupLunch, La Provencale, LuxCaddy

### Paketlieferdienste

DHL.

### Taxianbieter

### NGO

Mouveco, Provelo, Velo Diddeleng, ACL

### Cargo

Arthur Welter

### Banken und Versicherungen

Raiffeisen, Foyer

### Einzelhandel

Cactus

### Beratungsunternehmen

KPMG



P 01 **ÜBERSICHT**



P 02 **PARKRAUMMANAGEMENT  
IM ÖFFENTLICHEN RAUM**



P 03 **LÄNGSPARKPLÄTZE UND BÜNDELUNG  
VON PARKPLÄTZEN**



P 04 **STELLPLATZSCHLÜSSEL**



P 05 **FAHRRADPARKEN**



P 06 **BETRIEBLICHES PARKRAUMMANAGEMENT**



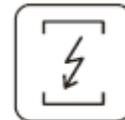
P 07 **CARSHARING**



P 08 **BUSPARKPLÄTZE**



P 09 **P&R-ANLAGEN UND MITFAHRERPARKPLÄTZE**

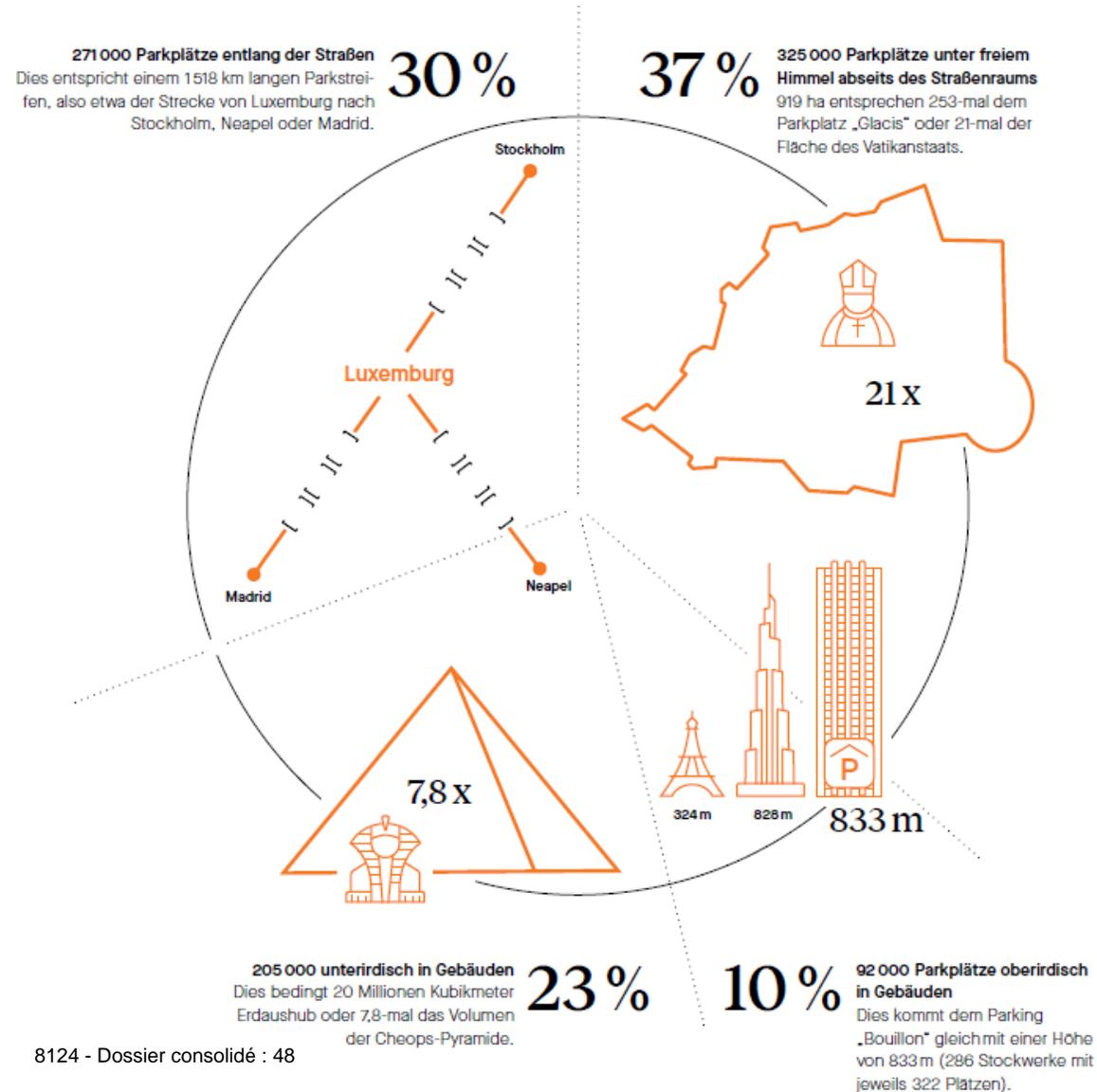


P 10 **LADESÄULEN AN PARKPLÄTZEN**





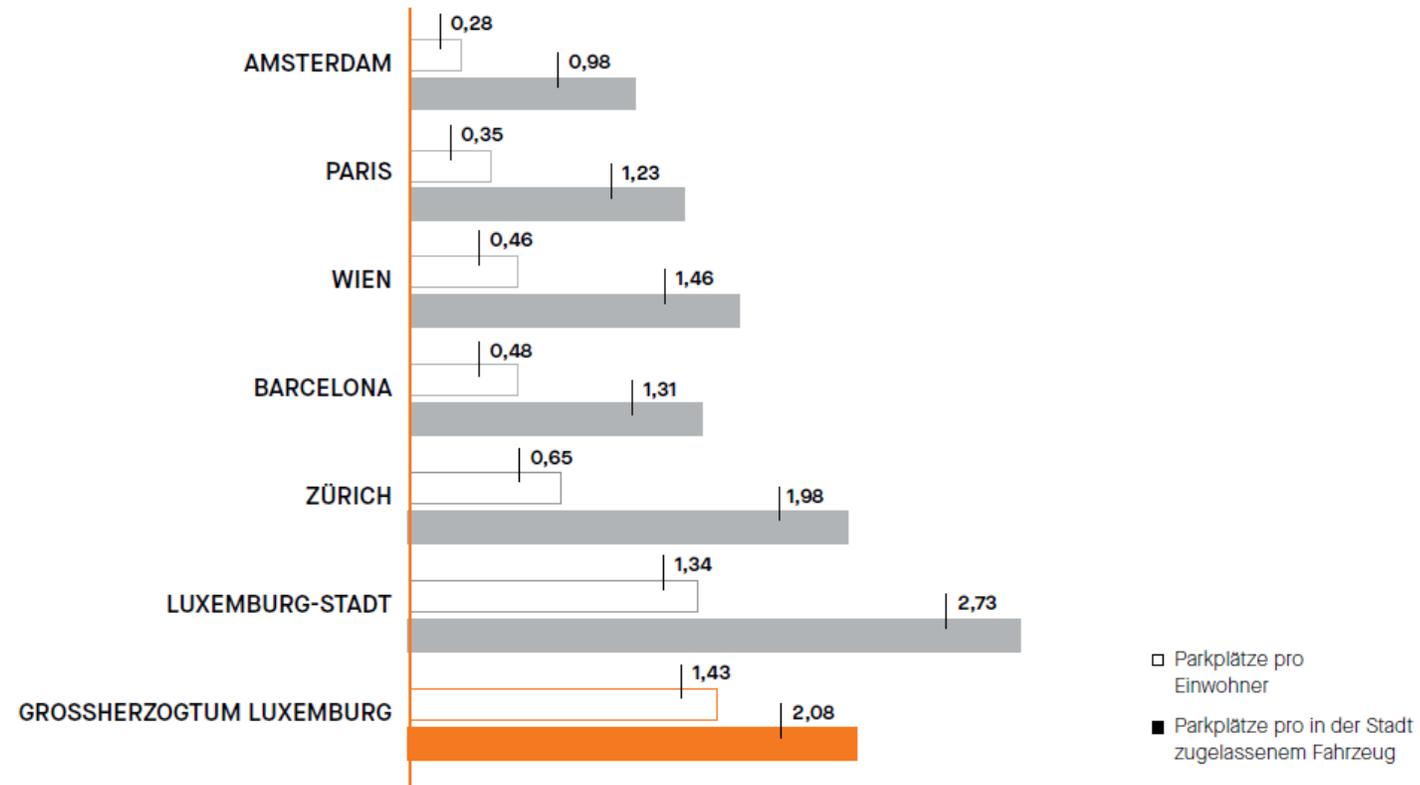
# P01 - Übersicht: "Wie viele Parkplätze gibt es?"



# P01 - Übersicht: "Wie viele Parkplätze gibt es?"



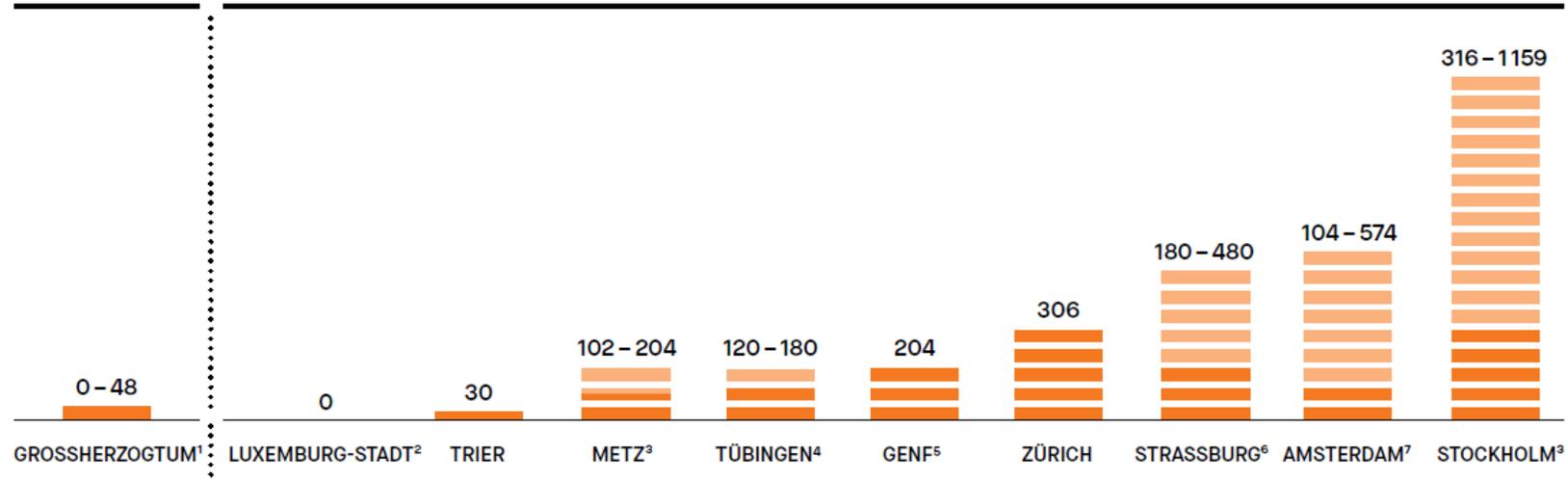
Parkplatz pro Einwohner und pro zugelassenem Fahrzeug  
im europäischen Vergleich (Stand 2021) ↓



# P01 - Übersicht: "Langzeitparken im öffentlichen Raum"



Jährlicher Preis für die erste Anohnervignette  
im europäischen Vergleich (in EUR, Stand 2023) ↓



<sup>1</sup> je nach Gemeinde

<sup>2</sup> Erste Vignette pro erwachsener Person im Haushalt

<sup>3</sup> je nach Zone

<sup>4</sup> je nach Fahrzeuggewicht

<sup>5</sup> nur wenn nachweislich kein privater Parkplatz

<sup>6</sup> je nach Einkommen (ab dem 1. Oktober 2023)

<sup>7</sup> je nach Zone und nur wenn nachweislich kein privater Parkplatz

80% zu Hause

16% anderer Ort 4% Fahren





## De facto Bezuschussung des Anwohnerparkens, pro Auto und Jahr (Auswahl, Stand 2021) ↓

Gemeinde	Anwohnerparken (EUR)		Mietkosten** (EUR)	Kostenunterschied (EUR)	
	1. Auto*	2. Auto*		1. Auto***	2. Auto***
Luxemburg-Stadt (Zentrum)	0	60	2 100	<b>-2 100</b>	-2 040
Esch-sur-Alzette	0	60	1 320	<b>-1 320</b>	-1 260
Mamer	0	0	1 200	<b>-1 200</b>	-1 200
Echternach	48	48	1 080	<b>-1 032</b>	-1 032
Remich	0	30	960	<b>-960</b>	-930

\* Jährliche Kosten für eine Vignette permanente

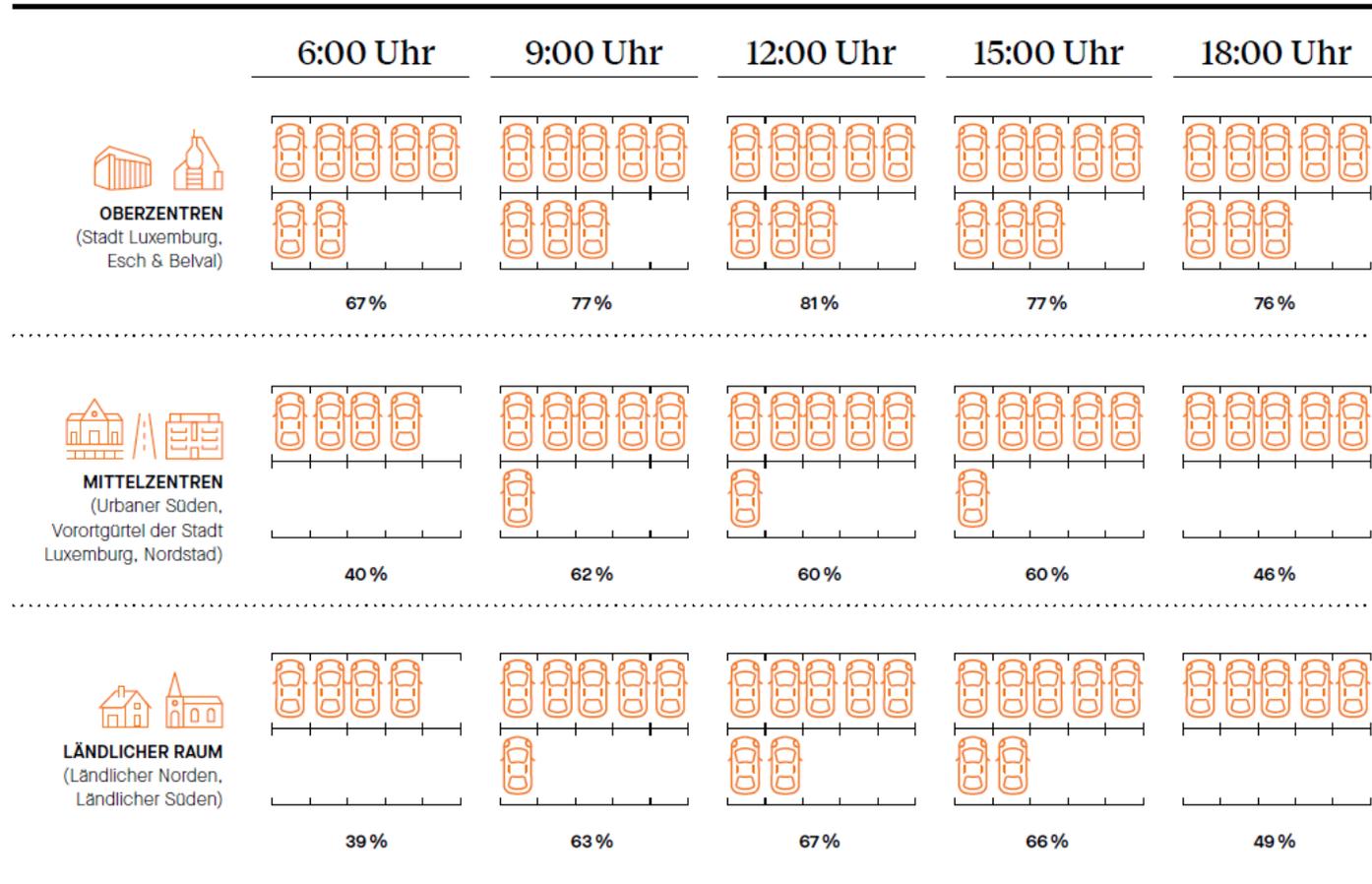
\*\* Durchschnittliche Jahresmiete für einen Außenparkplatz

\*\*\* Kostenunterschied im Vergleich zur jährlichen Miete eines Außenparkplatzes

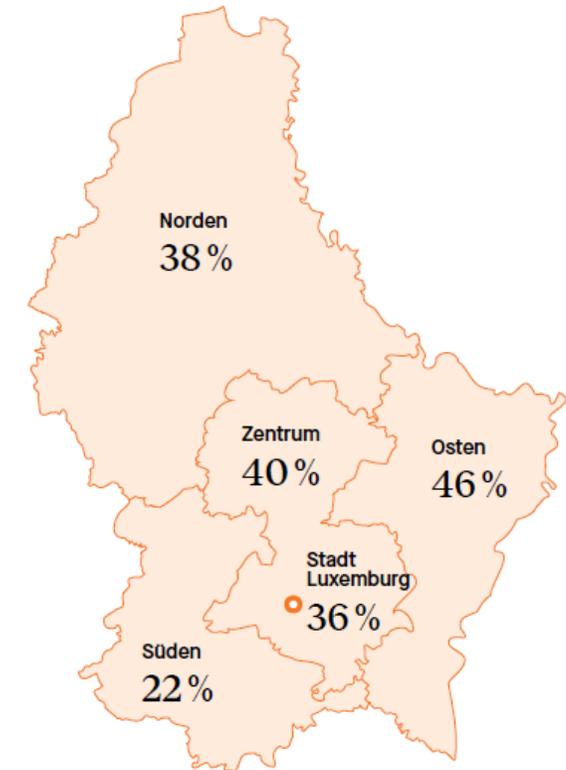
# P01 - Übersicht: "Belegung von öffentl. Parkplätzen"



Durchschnittlicher Belegungsgrad  
von öffentlichen Parkplätzen ↓



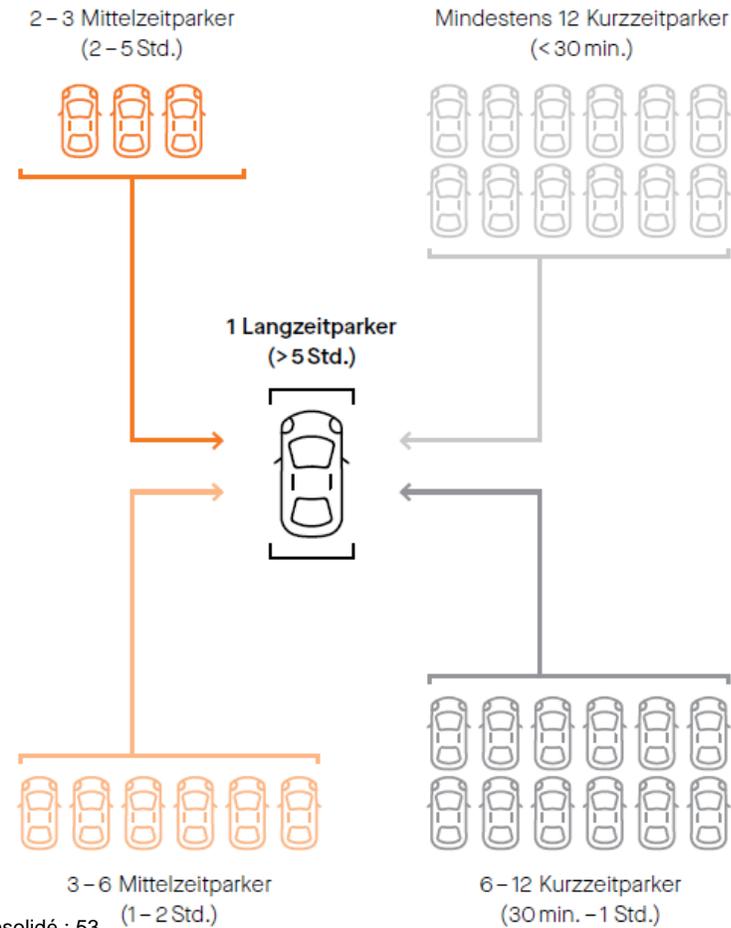
Anteil der am Wohnort im Straßenraum geparkten Autos, für welche auch auf dem Privatgrundstück ein Parkplatz zur Verfügung stünde ↓

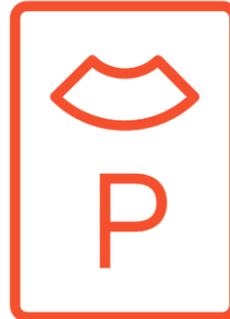


Quelle: MMTP und Ilres, 2020



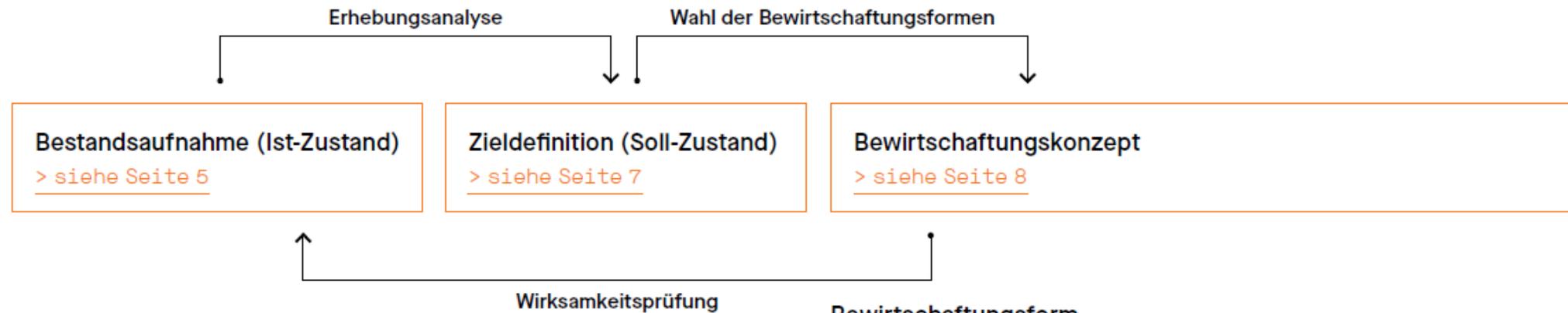
## Anzahl Parkvorgänge, die 1 Langzeitparker in 6 Stunden verhindert ⬇







## Der iterative Prozess des Parkraummanagements



### Bewirtschaftungsform

- > Anwohnerparken *stationnement résidentiel* > [siehe Seite 11](#)
- > Kostenpflichtiges Parken *parking payant* > [siehe Seite 14](#)
- > Parken mit Parkscheibe *disque* > [siehe Seite 15](#)

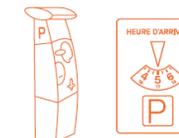
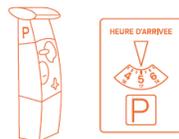
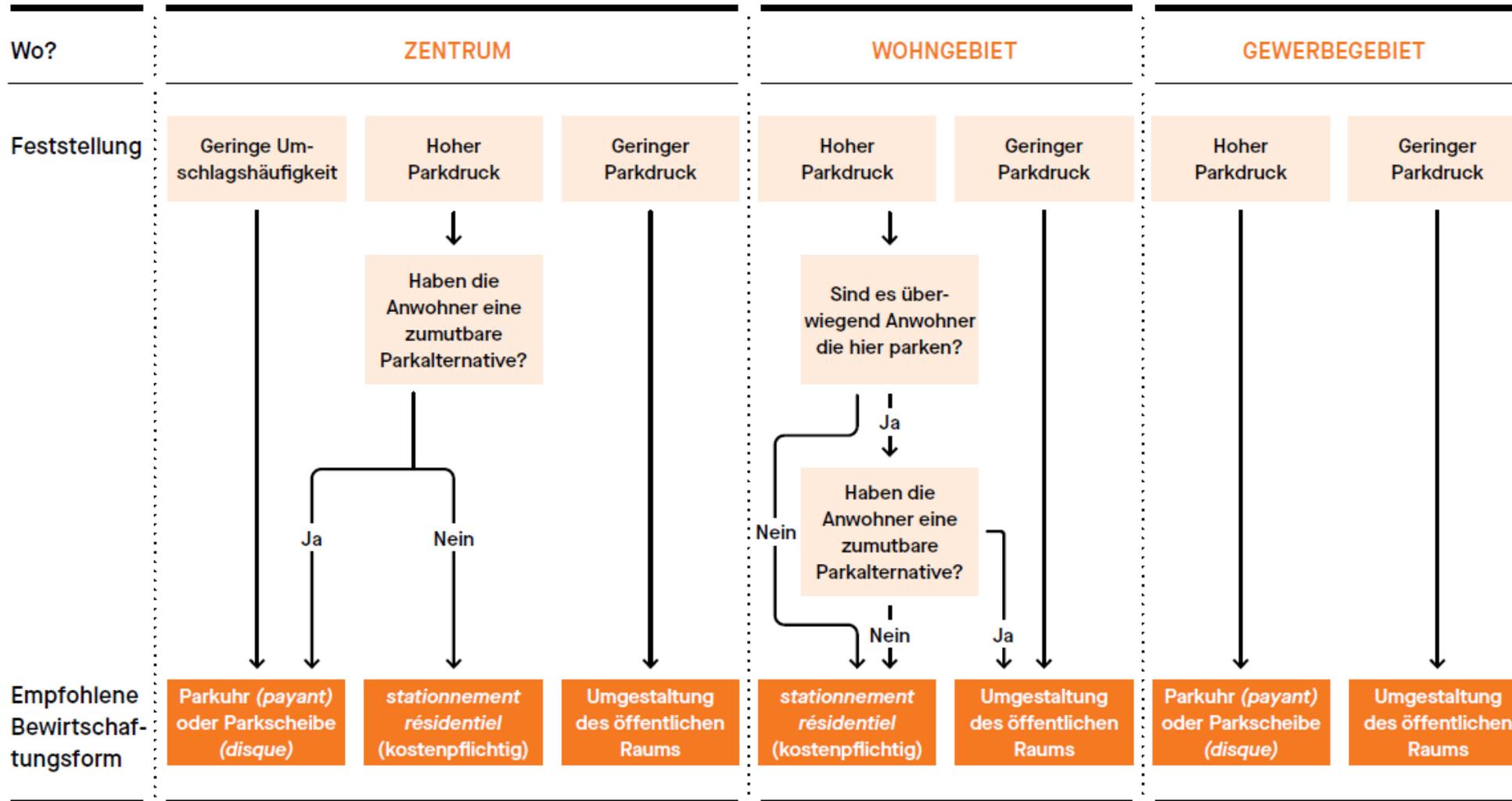
### Sonderparkplätze und -regelungen

- > Sondernutzungen > [siehe Seite 16](#)
- > Parkverbot für bestimmte Nutzergruppen > [siehe Seite 18](#)

### Begleitende Maßnahmen

- > Bürgerbeteiligung und Kommunikation > [siehe Seite 19](#)
- > Kontrolle > [siehe Seite 20](#)
- > Parkleitsystem > [siehe Seite 21](#)
- > Bündelung von Dienstleistungen an Parkplätzen > [siehe Seite 22](#)

# P02 - Parkraummanagement: "Entscheidungsbaum"





## Commission de circulation de l'État

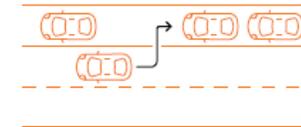
Um sicherzustellen, dass die reglementarischen Maßnahmen dem **Code de la Route** entsprechen, kann die Gemeinde bei der **Commission de circulation de l'État** Rat einholen. So dürfen die **Zusatzzeichen** nicht beliebig formuliert werden. Der **Code de la Route** definiert mehrere Szenarien, die das Parken verbieten. Diese müssen bei der Planung berücksichtigt werden.



C, 18

### Stationnement

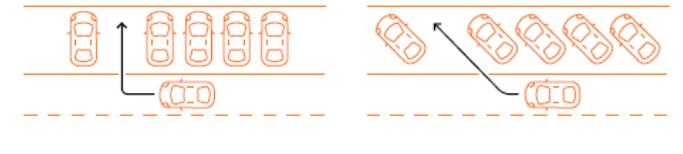
Soll ein **Parkstreifen** bewirtschaftet werden, so ist das Verkehrszeichen C, 18 (*stationnement interdit*) zu benutzen. **Ausnahmen** – wie z. B. kostenpflichtiges Parken oder Sondernutzungen – sind mit dem **Zusatzzeichen** „excepté ...“ zu kennzeichnen.



E, 23

### Parking

Sind die zu bewirtschaftenden Parkplätze **senkrecht oder schräg zur Straße** positioniert, wird das Verkehrszeichen E, 23 (*parking*), also das „blaue P“ verwendet. **Zusatzzeichen** zeigen die dort gültige **maximale Parkdauer** (z. B. „max. 2h“) an, oder reservieren einzelne Parkplätze für eine **Sondernutzung** wie z. B. Carsharing > [siehe Seite 16](#).



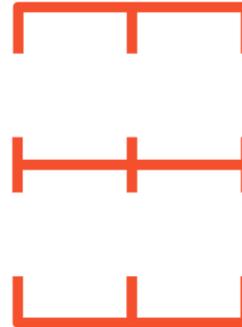
H, 1



H, 2

### Zone

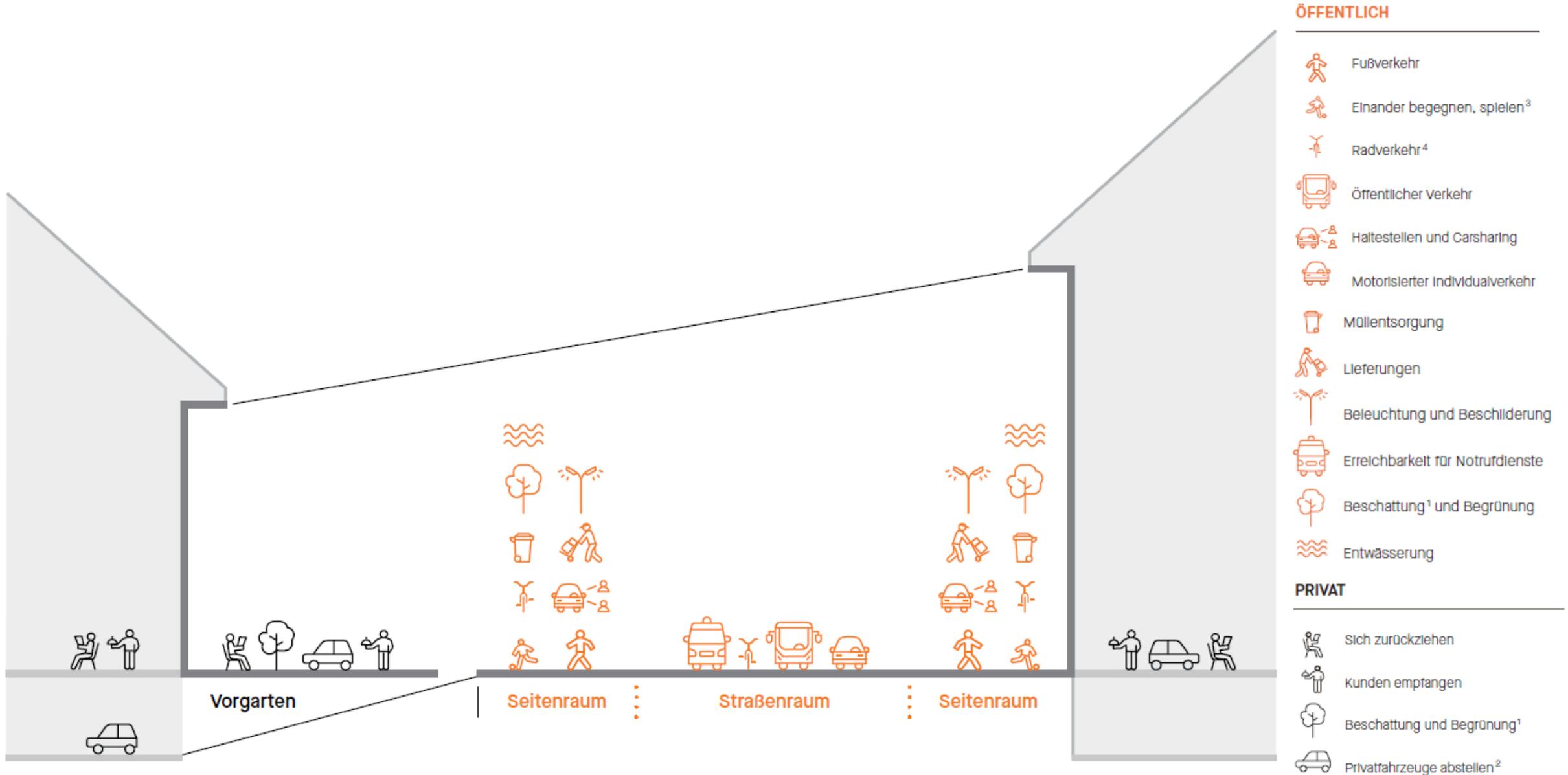
Der Beginn einer **Bewirtschaftungszone** wird durch das Verkehrszeichen H, 1 (*début de zone*) in Kombination mit dem Verkehrszeichen C, 18 (*stationnement interdit*) und der jeweilig gültigen Reglementierung gekennzeichnet. Das Ende wird entsprechend mit dem Verkehrszeichen H, 2 (*fin de zone*) dargestellt. Achtung: diese Verkehrszeichen reglementieren **ausschließlich die Längsparkplätze** (Parkstreifen) innerhalb der Zone. Zusätzliche senkrecht bzw. schräg zur Straße markierten Parkplätze müssen jeweils gesondert reglementiert und mit dem Verkehrszeichen E, 23 (siehe oben) versehen sein.



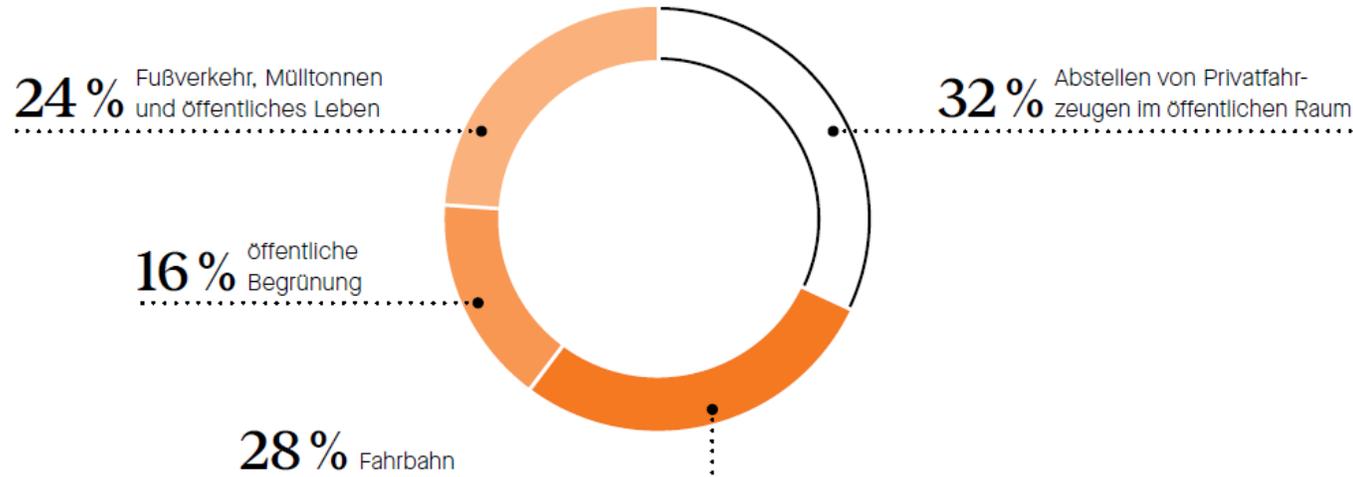
# P03 - Längsparkplätze: "Ansprüche an das Straßenbild"



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

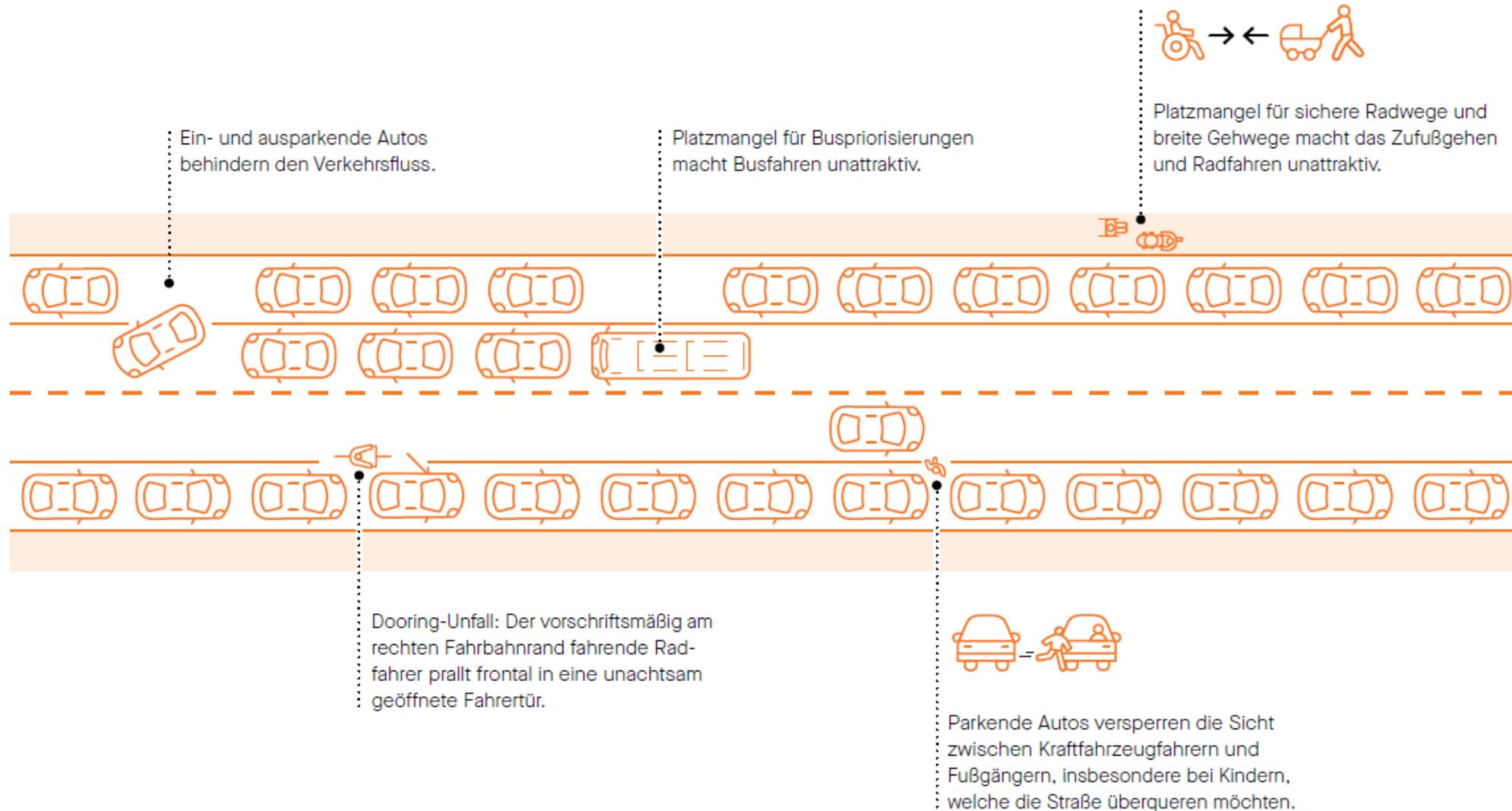


# P03 - Längsparkplätze: "Nutzung öffentlichen Raumes"



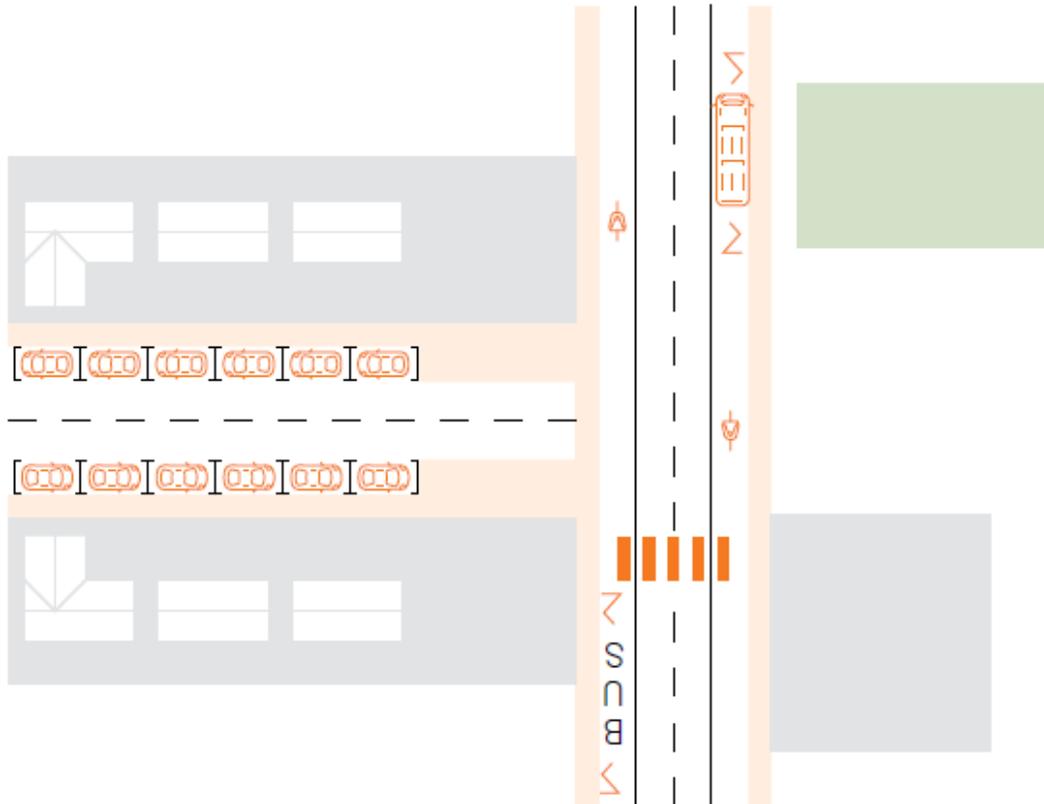
1,50m	1,00m	2,00m	3,50m	2,00m	1,00m	1,50m
12%	8%	16%	28%	16%	8%	12%

# P03 - Längsparkplätze: "Nachteile und Gefahren"

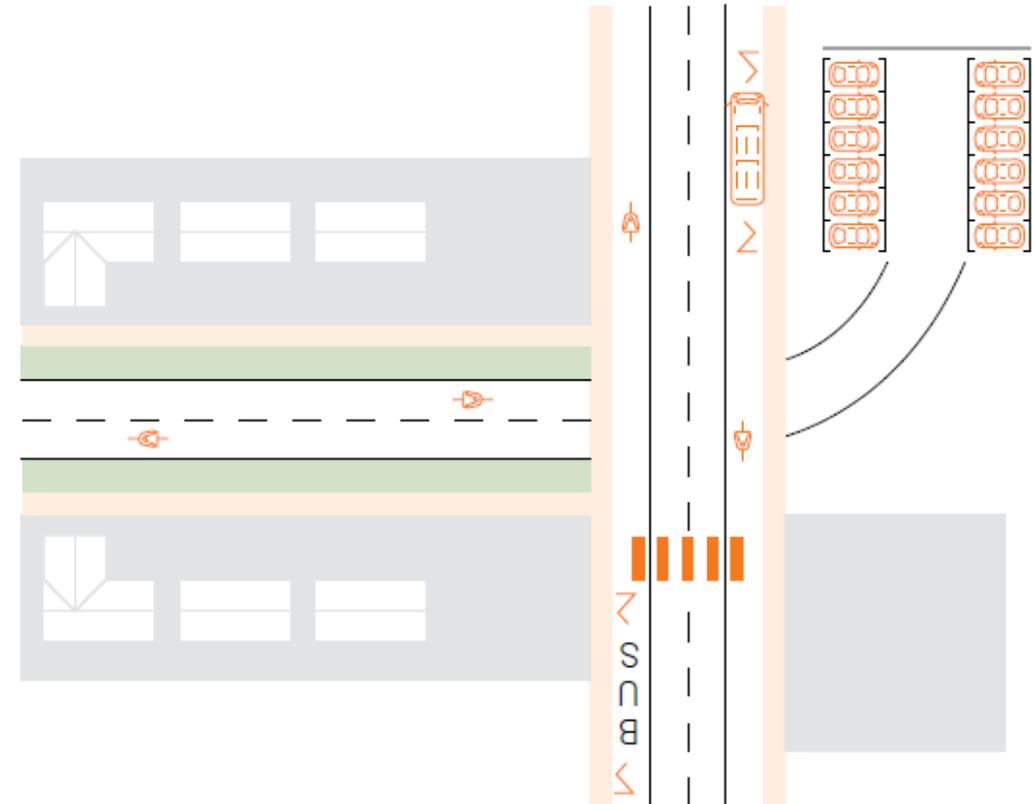




Das Auto vor der Haustür,  
der Bus weiter entfernt ⬇



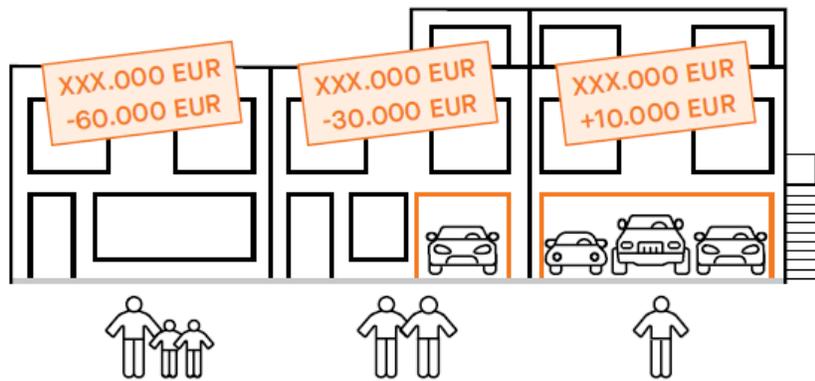
Äquidistanz: Haltestelle und Parkplatz  
sind vergleichbar weit entfernt ⬇





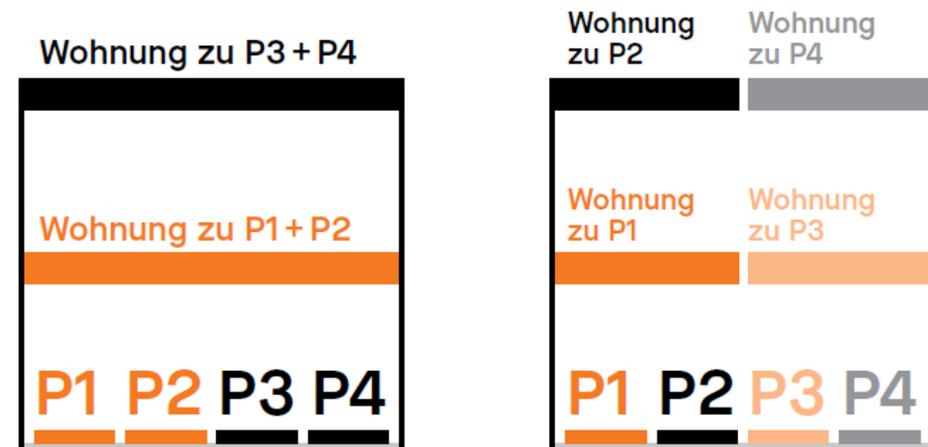


Undifferenzierte Stellplatzschlüssel verteuern das Wohnen.



Differenzierte Stellplatzschlüssel fördern differenzierte Mobilitätsgewohnheiten.

Weniger und teurere Wohnungen durch ein hohes Stellplatz-Minimum ↓



Bei einem Mindest-Stellplatzschlüssel von 2 Parkplätzen pro Wohnung sind auf diesem Grundstück nur 2 große (links), statt 4 kleine (rechts) Wohnungen möglich.



## pro 1 000 m<sup>2</sup> Bruttobürofläche

Stadt Luxemburg: 4 bis 5 Parkplätze  
Leudelange: 14 bis 18 Parkplätze  
Niederanven: min. 23 Parkplätze

### Beispiele von Stellplatzschlüsseln in Luxemburg (Stand 2023)

Für **Ein- und Mehrfamilienhäuser** schreiben die Gemeinden auf unterschiedliche Weise – vereinzelt auch für Fahrräder – Mindest-Stellplatzschlüssel vor. Autoarme Viertel werden in den allerwenigsten PAG vorgesehen.

- › Mindestens 1 Parkplatz pro Wohneinheit mit einer Wohnfläche von 55 m<sup>2</sup> oder weniger, mindestens 2 Parkplätze pro Wohneinheit mit einer Wohnfläche von mehr als 55 m<sup>2</sup> (Clervaux)
- › Mindestens 2 Parkplätze pro Einfamilienhaus – entweder 2 innerhalb des Gebäudes oder jeweils 1 innerhalb und 1 außerhalb des Gebäudes (Dippach)
- › Mindestens 1 Parkplatz und mindestens 1,2 Fahrradstellplätze pro Wohneinheit in einem Mehrfamilienhaus (Hesperange)
- › Mindestens 1 Fahrradstellplatz pro Wohneinheit unter 60 m<sup>2</sup> und mindestens 2 in größeren Wohneinheiten eines Mehrfamilienhauses (Echternach)

Die restriktivsten Stellplatzschlüssel findet man in **Neubauvierteln öffentlicher Bauträger**.

- › „Wunne mat der Woolz“ (Fonds du Logement): 1 Parkplatz pro Wohneinheit, Sammelparkhäuser, der Fonds bleibt Eigentümer der Parkplätze (Wiltz)
- › Quartier Neischmeiz (Fonds du Logement): maximal 0,8 Parkplätze pro Wohneinheit in Sammelparkhäusern (Dudelange)
- › Quartier Kuebebieng (Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg): 0,5 Parkplätze pro Wohneinheit in Sammelgaragen (Luxemburg)
- › Eimen (Société Nationale des Habitations à Bon Marche): mindestens 1 und maximal 2 Parkplätze pro Wohneinheit, wobei die Parkplätze nicht zwingend auf der Parzelle der Wohneinheit, sondern lediglich innerhalb des PAP zu schaffen sind (Kehlen)

Einige Gemeinden passen den Stellplatzschlüssel dem **Angebot des öffentlichen Verkehrs** an.

- › Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 1 Parkplatz pro Wohneinheit im Umkreis von 650 m zum Bahnhof (Mersch)
- › Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 1 Parkplatz pro Wohneinheit im Umkreis von 600 m zum Bahnhof (Eitelbruck)

Bei **Büroflächen** sind die Stellplatzschlüssel benachbarter Gemeinden noch sehr unterschiedlich. Dies kann die lokale Verkehrslage substanziell beeinträchtigen.

- › Maximal 1 Parkplatz pro 175 m<sup>2</sup> Brutto-Bürofläche und mindestens 1 Parkplatz pro 300 m<sup>2</sup> Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1 000 m<sup>2</sup> 4 bis 5 Parkplätze (Luxemburg)
- › Maximal 1 Parkplatz pro 55 m<sup>2</sup> Brutto-Bürofläche und mindestens 1 Parkplatz pro 75 m<sup>2</sup> Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1 000 m<sup>2</sup> 14 bis 18 Parkplätze (Leudelange)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 45 m<sup>2</sup> Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1 000 m<sup>2</sup> mindestens 23 Parkplätze (Niederanven)

Obwohl **Gewerbegebiete** zu den Hauptverkehrszeiten, bzw. beim Schichtwechsel, eine sehr hohe Mobilitätsnachfrage generieren, wird für die meisten Gewerbegebiete weder ein Stellplatzschlüssel noch ein Mobilitätskonzept vorgeschrieben.

- › Mindestens 1 Parkplatz pro 45 m<sup>2</sup> Brutto-Bürofläche (Innovation Campus, Bissen)

Die Anzahl der Stellplätze für **Nutzfahrzeuge** (utilitaires) wird in der Regel den spezifischen Bedürfnissen des Unternehmens angepasst.

- › Handels-, Dienstleistungs-, Büro- und Handwerksbetriebe müssen, abhängig von der Art des Unternehmens, eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für Nutzfahrzeuge auf ihrem Grundstück vorsehen. Die Anzahl der Autoparkplätze wird unter Berücksichtigung der betreffenden Tätigkeit, der Lage des Projekts und seiner Nachbarschaft festgelegt (Esch-sur-Alzette).

Bei **Grundschulen** gehen die meisten Gemeinden davon aus, dass das gesamte Lehrpersonal mit dem Auto zur Arbeit kommt.

- › Maximal 1 Parkplatz pro Klassenzimmer (Esch-sur-Alzette)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro Klassenzimmer (Bech)
- › Je nach Zone: Mindestens 1 Parkplatz und 1 Fahrradstellplatz pro 10 Schüler bzw. mindestens 1 Parkplatz pro 100 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (Hesperange)

Stellplatzschlüssel für **weitere Nutzungen** werden von den Gemeinden sehr unterschiedlich definiert.

- › Mindestens 1 Parkplatz pro 4 Sitzplätze für Gaststätten und Restaurants (Mondercange)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 5 Betten für Hotels (Hobscheid)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 10 Sitzplätze für Tagungsräume, Kinos und Kirchen (Waldbillig)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 5 Sitzplätze für Kinos und Kirchen (Dudelange)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro Zimmer für Krankenhäuser (Eitelbruck)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 10 Kinder (jedoch mindestens 2 Parkplätze) für Kindertagesstätten (Grevenmacher)

Manche Gemeinden sehen vor, dass der Bürgermeister, bzw. der Gemeinderat **Ausnahmeregelungen** (dévotions) erstellen kann.

- › Der Gemeinderat kann aus städtebaulichen und ästhetischen Gründen sowie aus Sicherheits- oder Mobilitätsgründen verlangen, dass zusätzliche Parkplätze geschaffen oder die Zahl der erforderlichen Parkplätze verringert wird (Sohengen).
- › Aus städtebaulichen und sozialen Gründen oder auch aus Mobilitätsgründen, kann der Bürgermeister eine Anpassung des Stellplatzschlüssels anfordern (Bettembourg).
- › Der Bürgermeister kann bei öffentlichen Einrichtungen (logements de type collectif sous tutelle publique), wie z. B. betreutem Wohnen, Hospizen, Krankenhäusern, Betreuungseinrichtungen und Studentenwohnheimen von der vorgeschriebenen Parkplatzzahl abweichen (Dippach).
- › Für sämtliche Nutzungen, die nicht im PAG aufgeführt sind, wird der Stellplatzschlüssel jeweils definiert und es können weiterführende Studien verlangt werden (Parc Hosingen).

Für den Fall, dass ein Bauprojekt die geforderten Parkplätze nicht erstellen kann, sehen einige Gemeinden eine unterschiedlich teure **Stellplatzablösung** vor. Andere schließen diese Möglichkeit explizit aus.

- › 35 000 Euro pro Parkplatz (Junglinster)
- › 25 000 Euro pro Garagenparkplatz, 15 000 Euro für alle anderen Parkplätze (Troisvierges)
- › 20 000 Euro pro Parkplatz, falls kein Parkplatz im Umkreis von 300 m geschaffen werden kann (Luxemburg)
- › 18 000 Euro pro Parkplatz (Kayl)

# P04 - Stellplatzschlüssel: "Empfehlungen"



## Stadt Luxemburg und „Esch & Belval“

Nutzungskategorie <sup>1</sup>	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch dérogation	
			Weniger Parkplätze möglich <sup>2</sup>	Mehr Parkplätze möglich <sup>3</sup>
Wohnen	Einfamilienhaus	Genau 1 P pro Wohneinheit	OP	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 0,5 und max. 1 P pro Wohneinheit	OP	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1P pro 200m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	Max. 1P pro 100m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>
Einzelhandel	> 10 000m <sup>2</sup> BGF	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
	< 10 000m <sup>2</sup> BGF	Max. 1P pro 100m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	ja
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1P pro 150m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	ja <sup>5</sup>
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 0,5 P pro Schulklasse <sup>6</sup>	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horesca		Max. 1P je 100m <sup>2</sup> BGF	ja	nein

## Vorortgürtel der Stadt Luxemburg, urbaner Süden und Nordstad

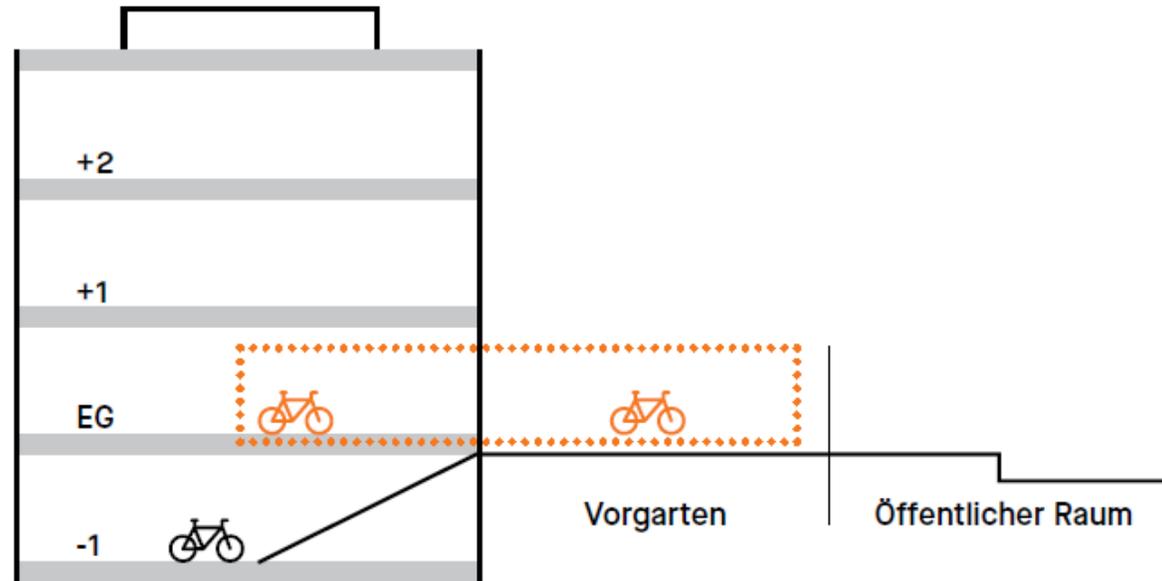
Nutzungskategorie <sup>1</sup>	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch dérogation	
			Weniger Parkplätze möglich <sup>2</sup>	Mehr Parkplätze möglich <sup>3</sup>
Wohnen	Einfamilienhaus	Min. 1P und max. 2 P pro Wohneinheit	OP	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 1 und max. 1,5 P pro Wohneinheit	OP	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1P pro 100m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	Max. 1P pro 50m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>
Einzelhandel	> 10 000m <sup>2</sup> BGF	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	ja	ja
	< 10 000m <sup>2</sup> BGF	Max. 1P pro 75m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	ja <sup>5</sup>
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1P pro 100m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	ja <sup>5</sup>
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 1P pro Schulklasse <sup>6</sup>	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horesca		Max. 1P je 75m <sup>2</sup> BGF	ja	nein

## Ländlicher Norden und ländlicher Süden

Nutzungskategorie <sup>1</sup>	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch dérogation	
			Weniger Parkplätze möglich <sup>2</sup>	Mehr Parkplätze möglich <sup>3</sup>
Wohnen	Einfamilienhaus	Min. 1 und max. 2 P pro Wohneinheit	OP	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 1 und max. 2 P pro Wohneinheit	OP	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1P pro 75m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	Max. 1P pro 50m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>
Einzelhandel	> 10 000m <sup>2</sup> BGF	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
	< 10 000m <sup>2</sup> BGF	Max. 1P pro 50m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	ja
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1P pro 75m <sup>2</sup> BGF <sup>4</sup>	ja	ja <sup>5</sup>
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 1P pro Schulklasse <sup>6</sup>	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horesca		Max. 1P je 50m <sup>2</sup> BGF	ja	nein



## Abstellen von Alltags- und Freizeitfahrrädern bei der Wohnung ⬇



Mindestens 1 abschließbarer Stellplatz pro Zimmer, entlang des Fußwegs zwischen Hausflur und Straße



Vorgeschriebene abschließbare Stellplätze für  
alltäglich genutzte Fahrräder (Nachtparken)



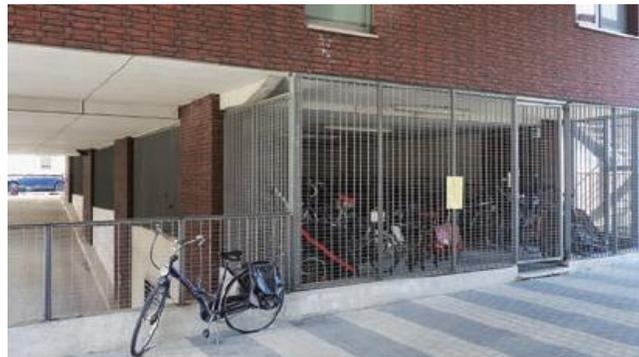
Eventuell zusätzliche Stellplätze für nur in der  
Freizeit genutzte Fahrräder (Dauerparken)



# P05 - Fahrradparken: "Prioritäten der 4 Nutzertypen"



# P05 - Fahrradparken: "Langzeit- und Nachtparker"



Arbeitsplatz (Tag)

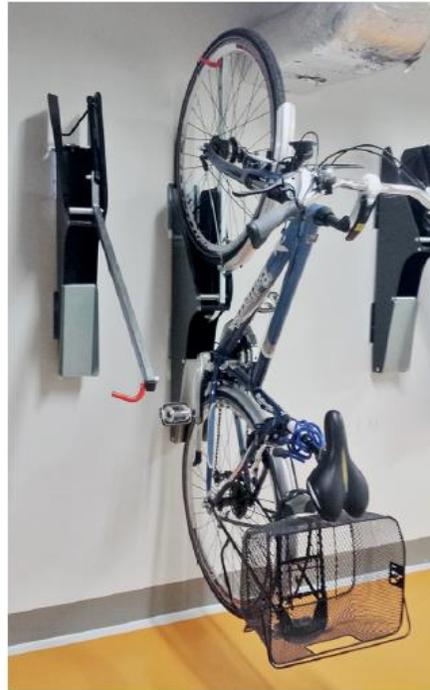
Wohnung (Nacht)

ÖV-Haltestelle  
(Tag oder Nacht)

# P05 - Fahrradparken: "Ausstattung"



Anlehnbügel mit Querbalken



Pneumatisch unterstützte Wandbefestigung  
(kein Stromanschluss nötig)



Verdopplung der Kapazität durch Doppelstockparker



Umkleideraum mit Hochschrank, Sitzbank, Spiegel und Föhn



Mobile Anlehnbügel



Vorderradhalter oder Felgenbrecher



8124 - Dossier consolidé : 71



Scheibenbremse



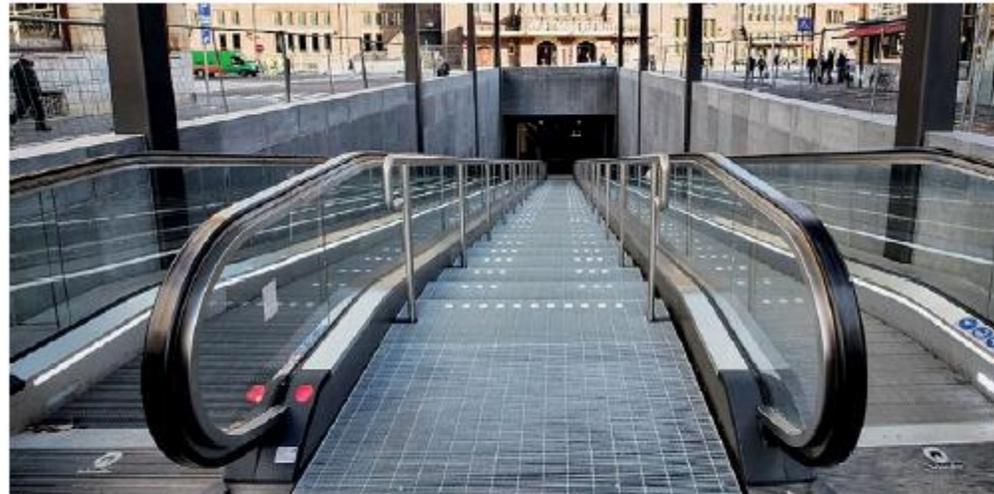
Schaltwerk



*Maastricht: Bahnhofsplatz vor dem Bau des Parkhauses*

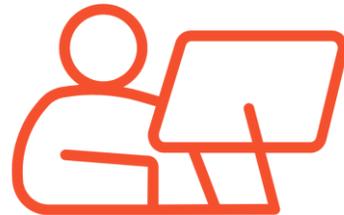


*Maastricht: Bahnhofsplatz nach dem Bau des Parkhauses*



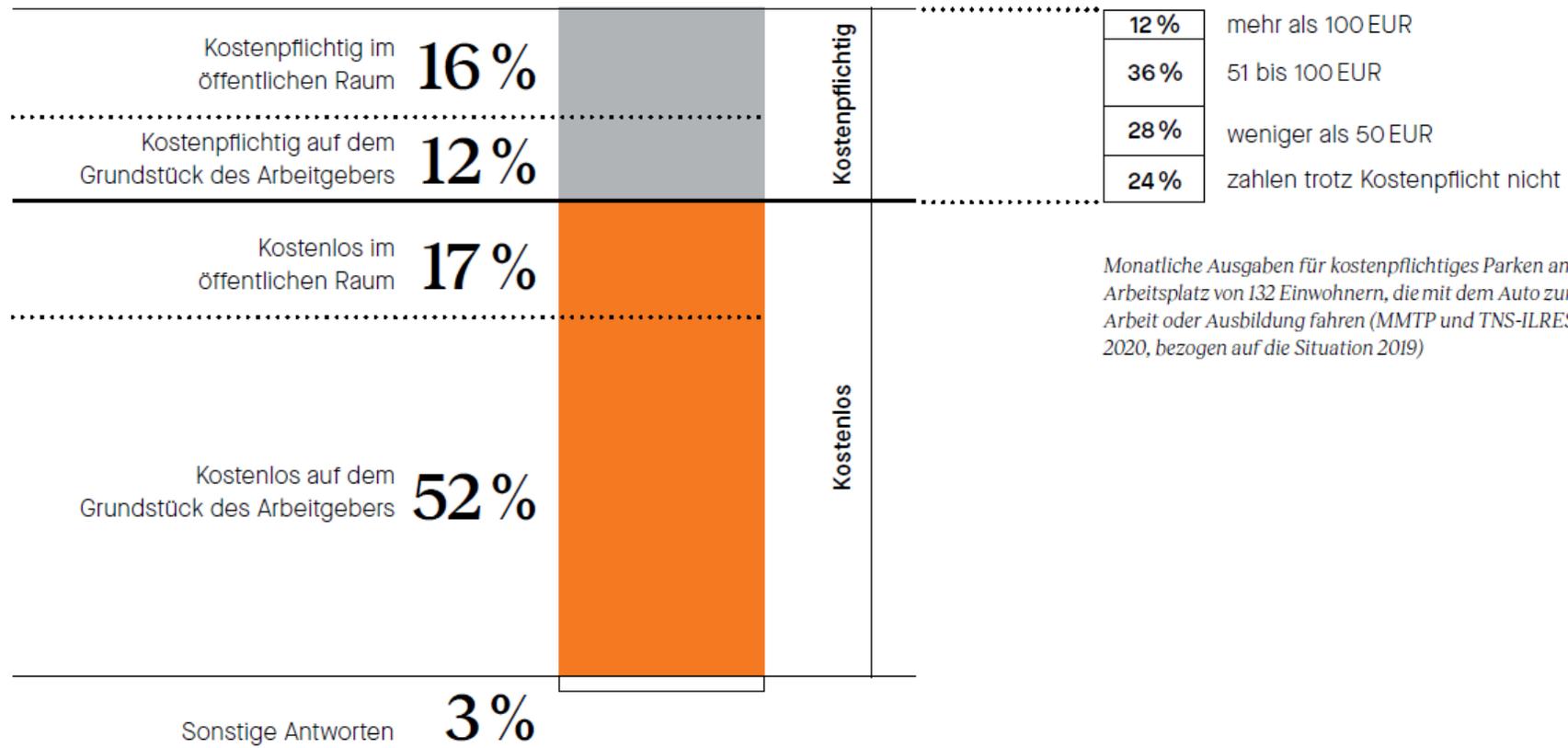
8124 - Dossier consolidé : 72

*Maastricht: Rollteppich zum neuen Fahrradparkhaus*



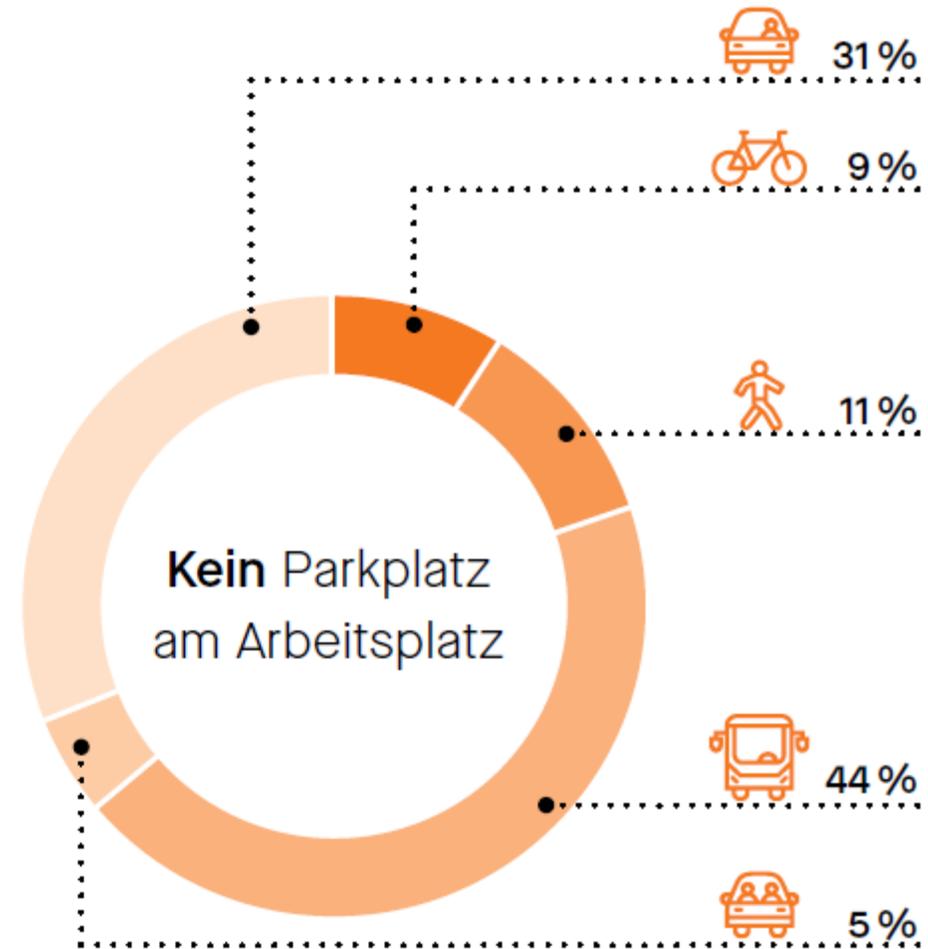
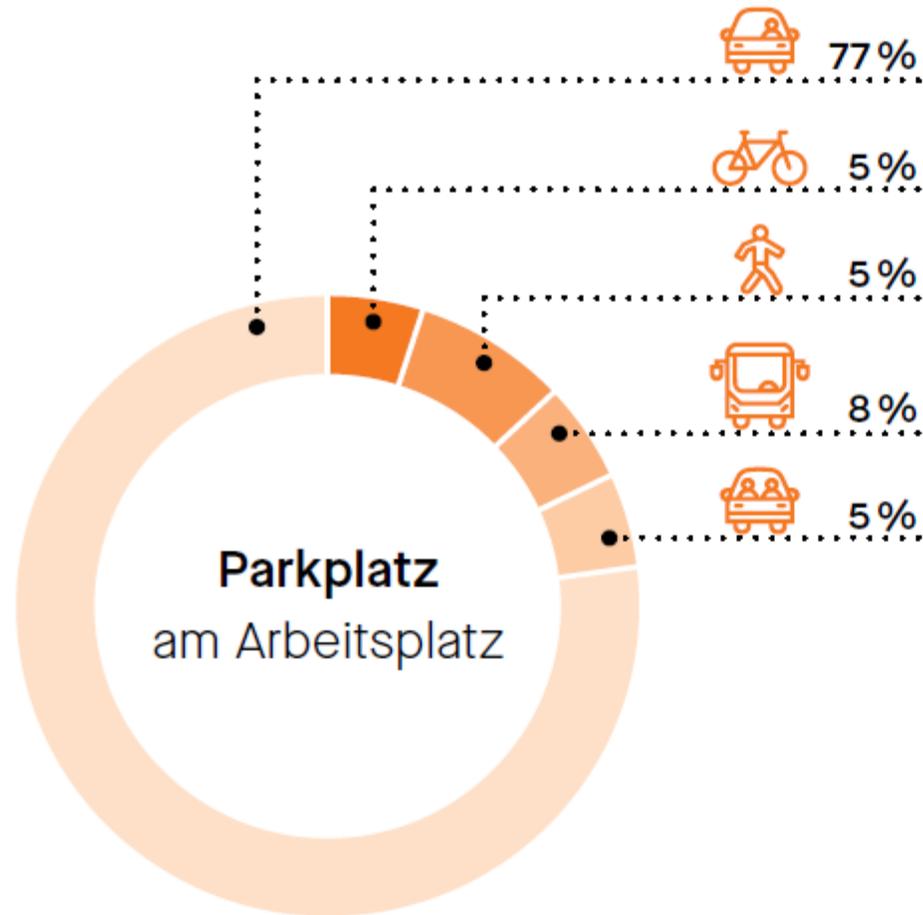


## Parken am Arbeitsplatz ⬇



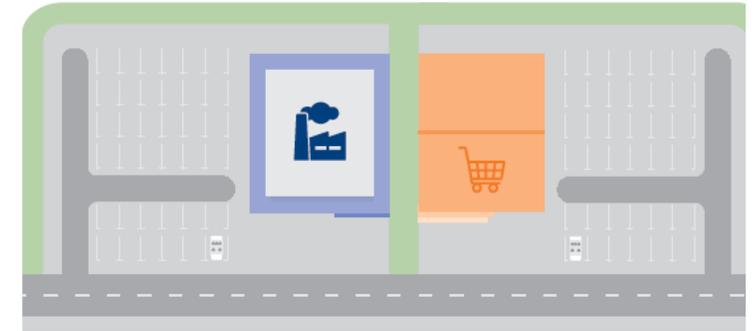
Monatliche Ausgaben für kostenpflichtiges Parken am Arbeitsplatz von 132 Einwohnern, die mit dem Auto zur Arbeit oder Ausbildung fahren (MMTP und TNS-ILRES, 2020, bezogen auf die Situation 2019)

Parkgebühren von 483 Einwohnern und 196 Grenzpendlern, die mit dem Auto zur Arbeit oder Ausbildung fahren (MMTP und TNS-ILRES, 2020, bezogen auf die Situation 2019)

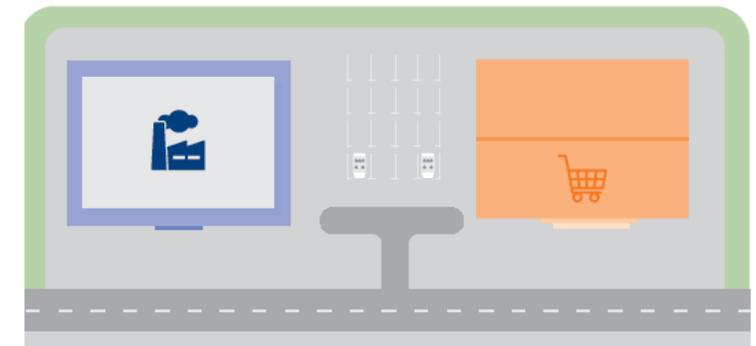




## Flächenanteil von Parkplätzen in einem Gewerbegebiet (Foetz) ↓



Ohne Synergien

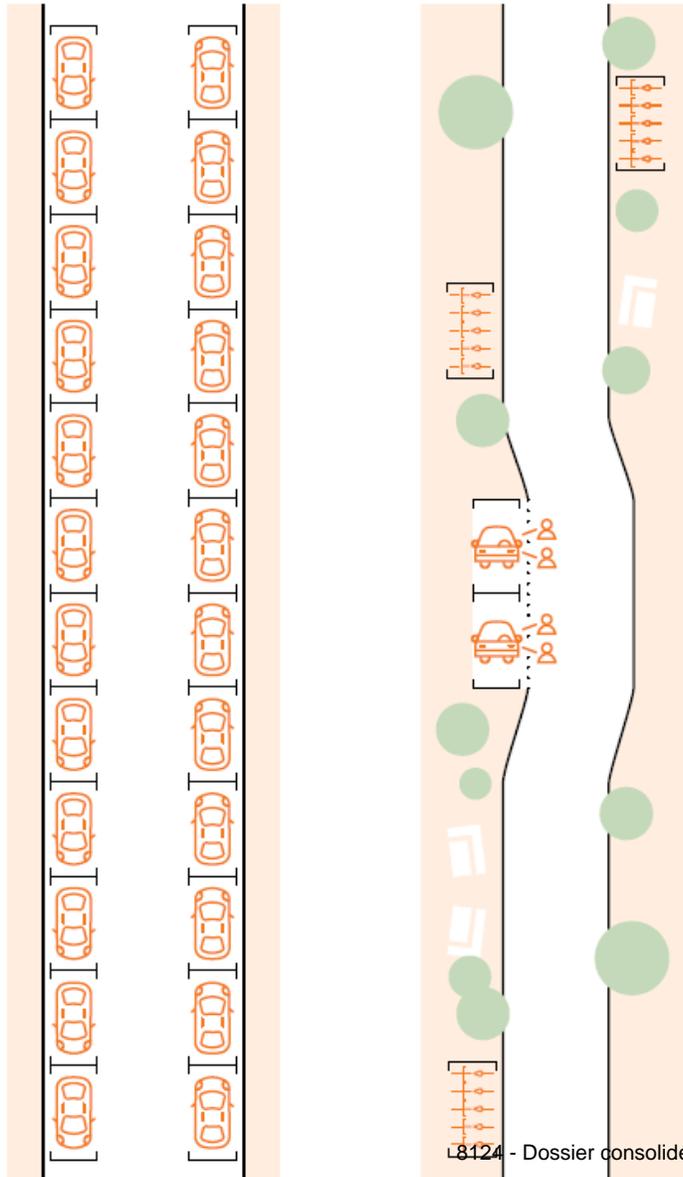


Mit Synergien

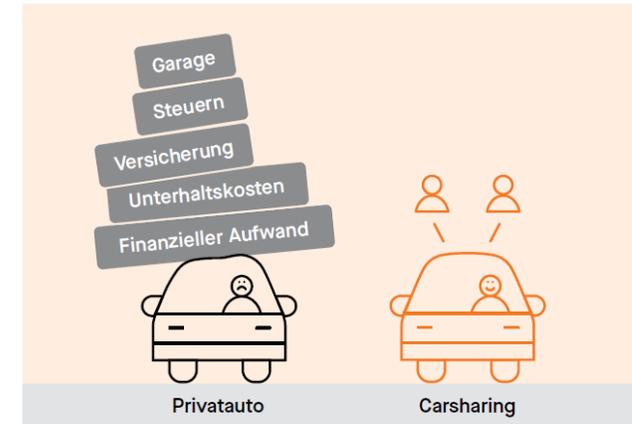




# P07 - Carsharing: "Öffentliche und private Vorteile"

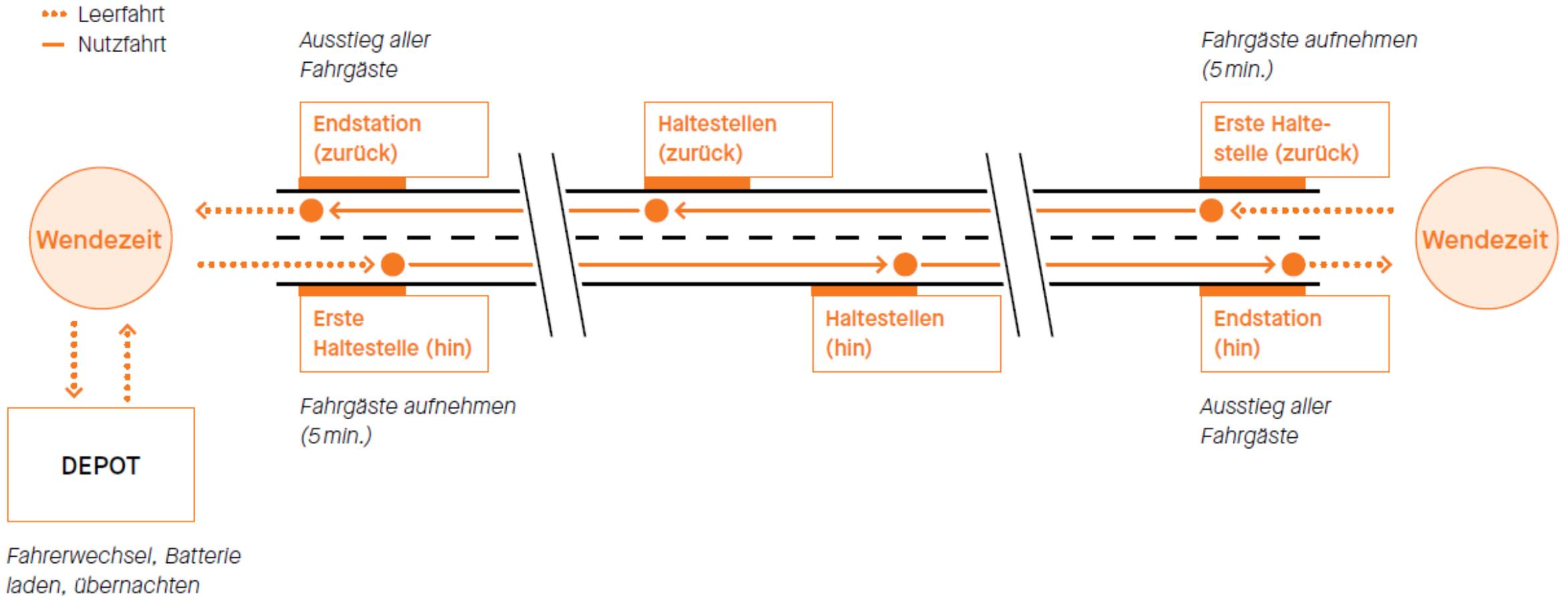


L8124 - Dossier consolidé : 79





# P08 - Busparkplätze: "Wendezeit eines Linienbusses"



# P08 - Busparkplätze: "Warteplätze oder Leerfahrten?"

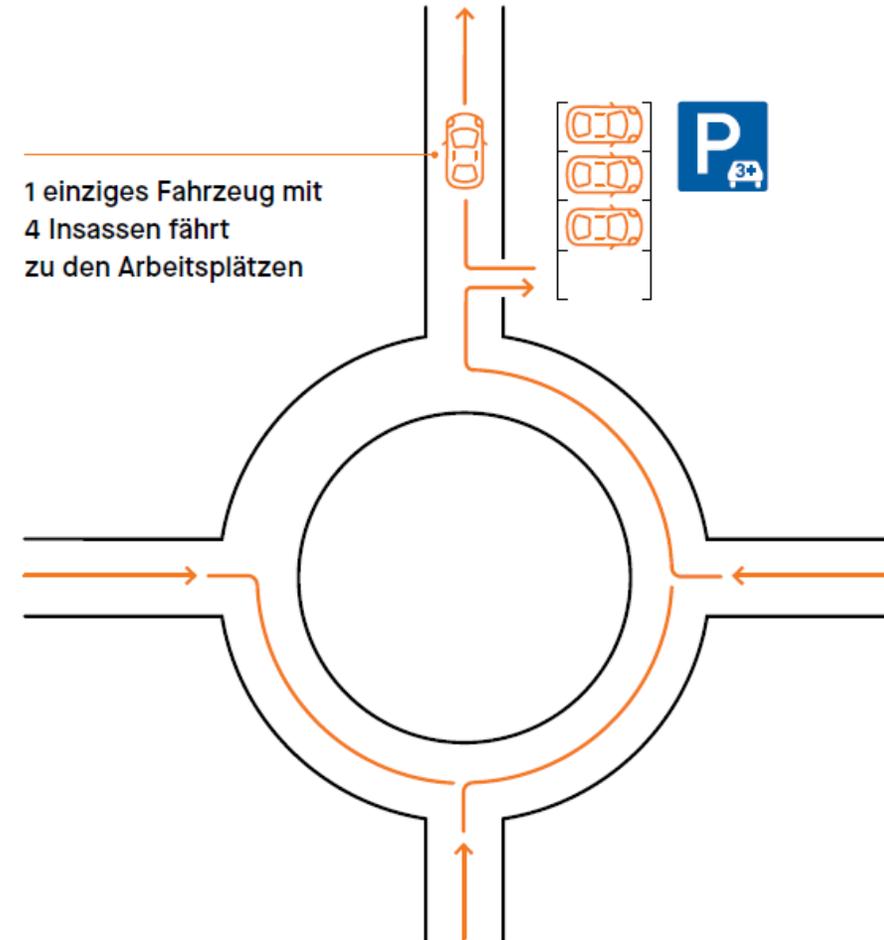
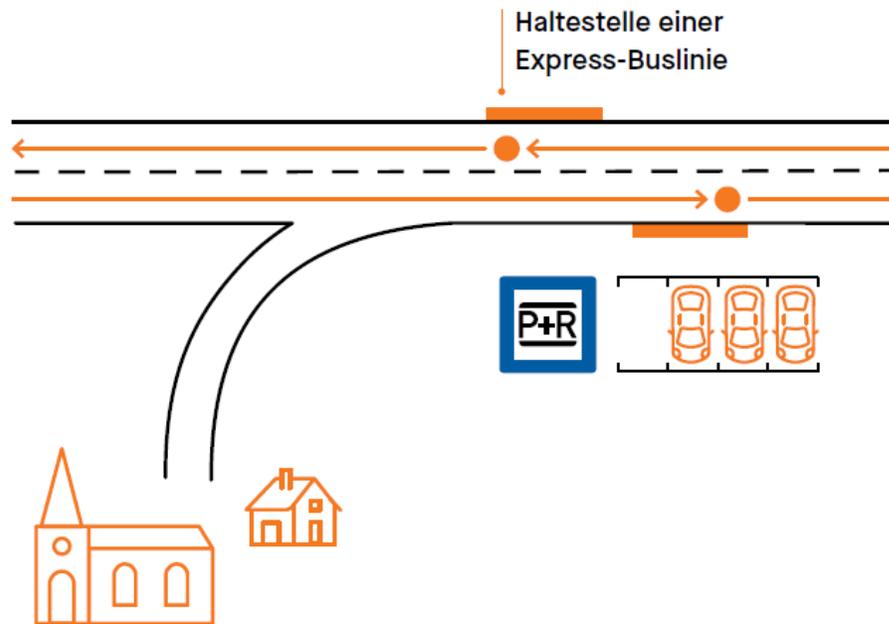


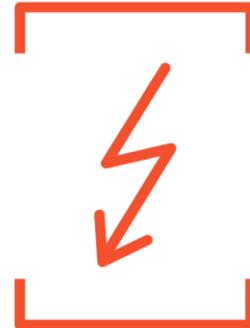
8124 - Dossier consolidé : 82





# P09 - P&R und Mitfahrerparkplätze: "Standorte"



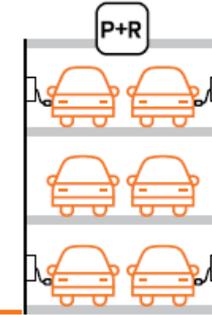
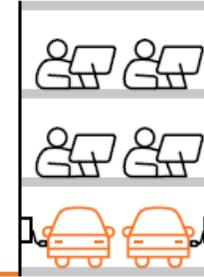
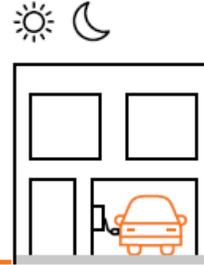


# P10 - Ladesäulen an Parkplätzen: "Standorte"



## AC-Ladesäule (Wechselstrom)

**PARKDAUER ÜBER 3 STUNDEN**  
3,7 bis 11 kW ausreichend

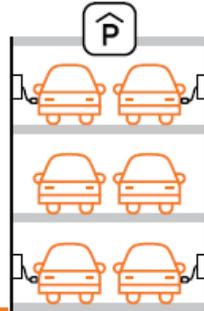


Zuhause und Wohnviertel

Arbeitsplatz

P&R-Anlagen

**PARKDAUER BIS ZU 3 STUNDEN**  
11 kW sinnvoll

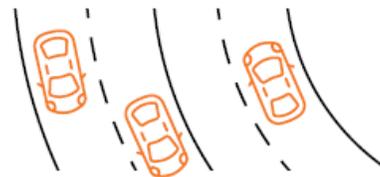


Parkhäuser

Supermärkte, Kinos, öffentliche Einrichtungen

## DC-Ladesäule (Gleichstrom)

**SCHNELLLADESÄULEN**  
≥ 150 kW sinnvoll



8124 - Dossier consolidé : 86

Tankstellen und Rastplätze entlang von Autobahnen und Hauptverkehrsachsen



- > Beihilfe für die Installation **privater Ladesäulen** an einem Ein- oder einem Mehrfamilienhaus. **Erstattung von bis zu 50 %** der Infrastruktur- und Installationskosten.

> <https://gd.lu/c3QtJg>

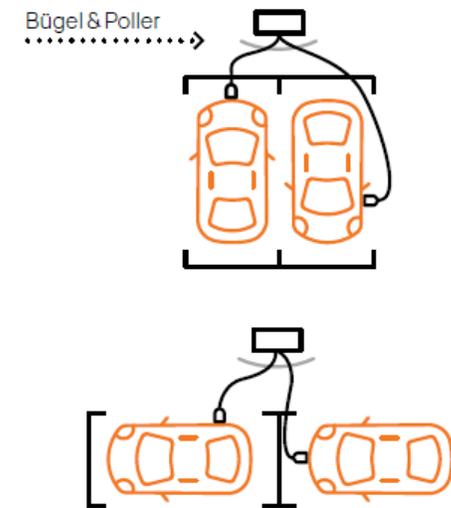


- > Beihilfe für Ladesäulen in **kleinen und mittleren Unternehmen**, sowohl für den betrieblichen Fuhrpark als auch für die Privatfahrzeuge der Mitarbeiter. > <https://gd.lu/c5BC8q>



- > Beihilfe für Unternehmen jeglicher Größe **infolge eines Projektauftrags** für die Errichtung von öffentlich zugänglichen oder privaten Ladesäulen mit einer Ladekapazität von **mindestens 175 kW**.

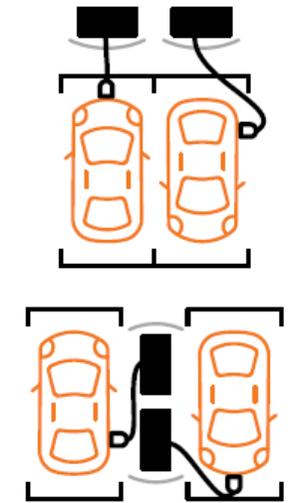
> <https://gd.lu/2WZb83>



Mögliche Konfiguration für eine AC-Ladesäule

AC

DC



Mögliche Konfiguration für eine DC-Ladesäule



## P 01 ÜBERSICHT

- > Wie viele Parkplätze gibt es in Luxemburg?
- > Wie viel kosten Parkplätze in Luxemburg?
- > Wie werden öffentliche Parkplätze in Luxemburg genutzt?
- > Welchen Einfluss haben die kommunalen Parkraumbestimmungen auf die nationale Verkehrslage?



## P 02 PARKRAUMMANAGEMENT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

- > Wie verhindert man das Zuparken von Wohnvierteln?
- > Wie bewirtschaftet man öffentliche Parkplätze im Sinne des lokalen Einzelhandels?
- > Wie geht man mit dem Abstellen von Kleintransportern und Wohnmobilen um?
- > Wie gewährleistet man eine gute Erreichbarkeit für den Lieferverkehr, Paketdienste, Pflege- und Hilfsdienste sowie für Firmen, die Montage- bzw. Reparaturarbeiten durchführen?
- > Wie kann man den Parksuchverkehr reduzieren?



## P 03 LÄNGSPARKPLÄTZE UND BÜNDELUNG VON PARKPLÄTZEN

- > Wie beeinflussen Längsparkplätze den öffentlichen Raum?
- > Wie beeinflussen Längsparkplätze das Mobilitätsverhalten in einer Ortschaft?
- > Wie ersetzt man Längsparkplätze durch Bündelung?



## P 04 STELLPLATZSCHLÜSSEL

- > Wie wirken sich Stellplatzschlüssel auf Mobilität und Wohnungspreise aus?
- > Wie legt die Gemeinde Stellplatzschlüssel fest?
- > Welche Stellplatzschlüssel gibt es und worauf sollte man achten?
- > Welche Stellplatzschlüssel werden den Gemeinden vorgeschlagen?
- > Warum schreibt der Staat keine Stellplatzschlüssel vor?



## P 05 FAHRRADPARKEN

- > Wo sollten Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden?
- > Wie sollten Fahrradabstellanlagen gestaltet sein?
- > Wie viele Fahrradstellplätze werden gebraucht?



## P 06 BETRIEBLICHES PARKRAUMMANAGEMENT

- > Was ist betriebliches Parkraummanagement und warum ist es notwendig?
- > Wie können Arbeitgeber begrenzten Parkraum möglichst effizient nutzen?
- > Was können Arbeitgeber zur Mobilität beitragen – für ihre Angestellten und im Allgemeinen?



## P 07 CARSHARING

- > Wie hängen Carsharing und Parken zusammen?
- > Welche Carsharing-Varianten gibt es und welche Form des Carsharings ist in Luxemburg sinnvoll?
- > Wo sollten Carsharing-Stationen vorgesehen werden?



## P 08 BUSPARKPLÄTZE

- > Warum sind Wartepplätze für Linienbusse notwendig?
- > Wo können Wartepplätze eingerichtet werden?
- > Gibt es Synergien mit Parkplätzen für Reise- und Fernbusse?



## P 09 P&R-ANLAGEN UND MITFAHRERPAKPLÄTZE

- > Wo ist eine kommunale P&R-Anlage sinnvoll?
- > Wie soll eine P&R-Anlage gestaltet sein?
- > Wo sind Mitfahrerparkplätze sinnvoll?
- > In welchen Fällen eignen sich P&R-Anlagen auch für Fahrgemeinschaften?



## P 10 LADESÄULEN AN PARKPLÄTZEN

- > Welche Arten von Ladesäulen gibt es?
- > Wo eignen sich langsame und normale Ladesäulen?
- > Wo eignen sich Schnellladesäulen?
- > Wie oft müssen Elektrofahrzeuge laden?
- > Welche Ladeinfrastruktur sollte in Wohnvierteln vorgesehen werden?

8124/03

**N° 8124<sup>3</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

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

(25.5.2023)

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 22 décembre 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 25 avril 2023.

Lors de sa réunion du 11 mai 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 25 mai 2023.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 d'euros TTC sur une période maximale de 4 ans (valeur 930,37 au 1<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation). Ce montant sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

L'envergure financière du marché public visé et des contrats qui en résulteront dépasse largement le seuil légal de 40 millions d'euros. Elle requiert donc une autorisation par une loi spéciale de financement afin de 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.

Les services « spécifiques réguliers spécialisés » sont considérés comme des services :

- « spécifiques » au sens de l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, point 4<sup>o</sup>, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics, à savoir des services de transports qui sont complémentaires aux « services réguliers », aux « services réguliers spécialisés » et aux « services à la demande » qui sont effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les autres services ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente ; et
- « spécialisés » au sens de l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, de la même loi car ils sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs.

Aujourd'hui, entre 1 600 et 1 700 courses sont assurées tous les jours en périodes scolaires pour transporter les bénéficiaires de ces transports vers leur établissement scolaire, de formation, d'apprentissage, de travail, ou encore pour être encadrés dans la mesure où leur handicap ou besoin spécifique le requiert.

Le fonctionnement des services de transports spécifiques réguliers spécialisés est appelé à être régi par le chapitre 3 de la loi projetée sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, tandis que le projet de loi en prévoit le financement.

### **Considérations générales**

Les services de transports spécifiques sont nés il y a plus d'un demi-siècle et reposaient à l'époque sur la loi du 16 août 1968 portant création d'un Centre de Logopédie et de Services audiométrique et orthophonique et aussi bien leur organisation que le financement incombaient à l'État. Mais avec le vote de la loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée, il était désormais à charge des communes et associations concernées de supporter l'intégralité des charges financières résultant desdits transports. Ce n'est qu'à partir de 1976 que l'État est revenu sur cette décision en mettant à charge du Ministère des Transports également le financement de ces transports, qui se chiffrait à l'époque à 8 millions de francs luxembourgeois. À l'époque, ces transports étaient communément appelés « transports de l'éducation différenciée » ou encore « transports EDIFF ».

Jusqu'en 2015, les contrats de concession pour l'exploitation ont toujours été conclus par voie d'attribution directe, suite aux négociations de gré à gré avec différentes entreprises privées d'autobus ou de taxis. Avec l'entrée en vigueur des contrats d'exploitation en 2015, le transport changea de dénomination et devint le transport « Complémentaire d'Accessibilité pour Personnes à Besoins Spécifiques » en abrégé CAPABS, et garda cette dénomination jusqu'au 31 juillet 2022. Depuis lors, ce service de transport fonctionne sous la dénomination de « Mobibus ».

Le transport visé trouve actuellement sa base légale, pour une partie seulement, dans la loi du 20 juillet 2018 portant création de Centres de compétences en psychopédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire (articles 9 et 30) pour ce qui est du transport d'élèves scolarisés. En ce qui concerne les transports assurés en faveur de salariés handicapés vers leur lieu de travail ou vers les ateliers protégés, ou les transports de personnes à besoins spécifiques vers des structures spécialisées, thérapeutiques ou de soins, aucune disposition légale ou réglementaire ne se prononce actuellement sur l'organisation et la prise en charge financière d'un tel transport. Afin d'y remédier, un projet de loi sur les transports spécifiques a été déposé en date du 12 mai 2022 (doc. parl. 8005<sup>00</sup>).

Après des décennies de contrats résultant d'attributions directes, et suite à l'annulation d'une procédure ouverte menée en 2014 alors qu'il s'avérait que la soumission n'avait donné aucun résultat satisfaisant, les contrats actuels avaient été conclus par marché négocié avec effet en 2015. Deux exploitants exécutent actuellement ce service de transport, dont une société coopérative qui regroupe 16 entreprises de transports privées en sous-traitance. Lesdits contrats viendront à échéance fin 2023.

Jusqu'à la fin de l'année scolaire 2021/22, la planification concrète des lignes était effectuée par les exploitants. Fin 2022, un logiciel de planification a été mis en place par l'État, afin de permettre à l'Administration des Transports publics de mieux gérer les activités. Les centres et structures desservies ainsi que les prestataires de transport sont connectés à ce logiciel. Le développement de toutes les fonctionnalités n'a pas encore été achevé pour la rentrée, mais leur finalisation va permettre un meilleur suivi de l'exploitation dans le futur.

L'exécution des transports est majoritairement effectuée à l'aide de minibus, qui disposent d'un maximum de 9 places assises (conducteur compris), mais également d'autobus plus grands et pouvant transporter plus de 30 personnes et intégrer et fixer jusqu'à 9 chaises roulantes ; la base de données

compte plus de 500 véhicules. Dans un souci de gestion efficace des ressources (matériel roulant et personnel de conduite), l'organisation comprenait toujours une planification par trajets qui sont préalablement déterminés (lignes), pour pouvoir regrouper plusieurs bénéficiaires. De manière générale, les bénéficiaires à transporter vers les différents centres et structures ne sont pas mélangés dans un véhicule.

Le nombre de centres et structures desservis n'est pas constant. En septembre 2022, il était de 189, dont 40 lycées et écoles fondamentales et 33 établissements situés à l'étranger (Belgique : Arlon, St.Vith, Bastogne et Virton ; Allemagne : Saarburg et Welschbillig). Ce nombre peut augmenter a) en fonction d'agréments nouvellement établis en faveur de structures spécialisées, conformément à la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'État et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique, dite (loi ASFT), et délivrés par un des ministres en charge de la famille, du travail ou de la santé, respectivement, ou b) par l'inclusion scolaire ou l'orientation d'enfants en vertu de l'article 91, 1) et 2) du règlement grand-ducal modifié du 3 août 2009 portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106, point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988 vers des établissements spécialisés à l'étranger. Ainsi, en octobre 2022, se sont ajoutés 7 autres lycées et écoles fondamentales et 2 sites à l'étranger (Heidelberg et Alten-Buseck), portant le nombre de centres desservis à 198. Il est à noter que les transports vers l'étranger ne sont pris en charge que lorsqu'une commission d'inclusion en décide en raison des besoins spécifiques de l'enfant. Le transport d'enfants pour lesquels les parents préfèrent la fréquentation d'une structure non luxembourgeoise pour des raisons personnelles n'est pas pris en charge par l'ATP.

La base de données des bénéficiaires de ces transports spécifiques réguliers spécialisés comptait à la rentrée scolaire de septembre 2022 un total de 4.235 personnes. Ce nombre correspond aux comptes créés dans la base de données, mais pas nécessairement au nombre de personnes recourant chaque jour au transport, puisqu'il varie chaque jour ou de semaine en semaine. Ainsi, le nombre de bénéficiaires actifs, ayant au moins eu un trajet effectué n'était que de 2.863 au moment de la rédaction du projet de loi. À titre d'illustration : au cours de la semaine scolaire du 19 au 25 septembre, 2.110 personnes distinctes ont effectué un ou plusieurs trajets, tandis qu'au cours de la semaine de vacances du 5 au 11 septembre 2022, 1.107 personnes distinctes ont effectué un ou plusieurs trajets. En termes de trajets effectués, cela représente 14.782 unités (19-25.9.) contre 7.681 unités (5-11.9.).

### **Impact financier**

Il est difficile de déterminer avec exactitude le coût de l'exploitation pour la durée des nouveaux contrats à conclure, et cela pour plusieurs raisons.

L'Administration des Transports publics (ATP) est tributaire des demandes de transport qui lui parviennent de la part des établissements en faveur des personnes y encadrées. Il n'y a qu'une minorité de personnes comme les personnes ayant le statut de salarié handicapé et embauchées sur le marché ordinaire du travail, ou encore des étudiants universitaires, qui en font la demande directe auprès de l'ATP.

Les projections sont effectuées sous toutes réserves puisque l'ATP n'a pas, ou seulement très peu d'influence sur le volume des prestations à assurer ; ne peuvent être déterminés avec précision ni le nombre de personnes à transporter, ni les origines et destinations des transports car, dans la majorité des cas, les bénéficiaires n'ont pas le choix de l'établissement à fréquenter. Les prévisions ne peuvent pas se baser sur un coût kilométrique par personne transportée, parce qu'il peut facilement se multiplier en raison des circonstances géographiques ou encore en fonction de l'horaire du transport nécessité. Ainsi, par exemple, si 4 enfants doivent rejoindre un même centre de compétences, il se peut qu'ils peuvent être transportés ensemble sur une même ligne de bus lorsque leurs domiciles respectifs sont relativement rapprochés et/ou se trouvent sur un itinéraire plus ou moins favorable pour rejoindre ensemble leur établissement, sans de trop grands détours ; par contre, lorsque ces 4 personnes habitent dans tous les azimuts, il faudra mettre en service 4 bus différents, multipliant le coût kilométrique par personne par 4.

En 2021 les dépenses étaient de l'ordre de 39.826.507,92 €, supportés par l'article budgétaire 20.734.091. Afin d'estimer l'envergure de l'enveloppe budgétaire pour le marché public en question, respectivement les prochains contrats d'exploitation, l'ATP s'est par contre basée essentiellement sur les coûts d'exploitation du premier semestre 2022 et l'évolution par rapport à l'année précédente. Au

moment des calculs, les factures et rapports étaient disponibles jusqu'au mois de juin 2022 inclus, les autres mois n'étant pas encore clôturés.

Les variations entre 2021 et 2022 pour le 1<sup>er</sup> semestre a été de +9,63% en ce qui concerne le nombre de kilomètres, et de +17% en ce qui concerne le coût. En considérant un taux de variation moyen constant de 17%, une estimation a ensuite été effectuée pour évaluer le coût pour le 2<sup>e</sup> semestre de l'exercice 2022 ainsi que le coût global pour l'exercice 2022.

Selon cette estimation, le coût pour l'exercice 2022 s'élèverait à environ 47.344.000 € et celui de 2023 à 49.772.903 €. En tenant compte d'une durée de marché de 4 ans (à partir de 2024), de l'hypothèse d'une progression constante de +2,5% en volume kilométrique par année, ainsi que de l'évolution de l'indice des prix à la consommation telle qu'estimée par le STATEC en septembre 2022, l'envergure du marché est finalement évaluée à 211.850.000 € TTC. Le tableau ci-dessous, repris du document de dépôt, présente les différentes projections de dépenses ayant servi à calculer le montant total.

	<i>Programme pluriannuel voté (2022-2025)</i>	<i>Projet de budget 2023</i>	<i>Programme pluriannuel ajusté (non indexé mais avec progression de 2,5% par année)</i>	<i>Evolution de l'indice des prix à la consommation (1)</i>	<i>Programme pluriannuel ajusté (indexé)</i>
2023 ( <i>non inclus dans le marché</i> )	37.000.000	43.372.000	49.772.903	2,80%	51.166.544
2024	37.500.000	45.506.000	51.017.226	2,50%	53.721.139
2025	37.500.000	47.290.000	52.292.656	1,50%	55.848.557
2026		49.238.000	53.599.973	1,70%	58.155.970
2027			54.939.972	1,50%	60.433.969
<b>Valeur estimé du marché TTC (2024-2027):</b>			<b>211.849.829</b> <b>Arrondi à</b> <b>211.850.000</b>		

(1) Source STATEC, prévisions de l'inflation 09/2022 pour 2023-2026. 2027 : estimation ATP.

\*

### III. AVIS

#### Avis du Conseil d'Etat (25.4.2023)

Le Conseil d'Etat n'a pas émis de remarques quant au fond.

#### Avis de l'Autorité de la Concurrence (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 (PL 8062) et d'autre part pour celui relatif au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés (PL8124), 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 TUL – 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<sup>er</sup>*

Par l'article 1<sup>er</sup>, le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de 4 ans.

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<sup>er</sup> 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 25 avril 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°8124 dans la teneur qui suit :

\*

#### V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

##### PROJET DE LOI

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

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de quatre ans.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rapportée à la base 100 au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

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

Luxembourg, le 25 mai 2023

*La Présidente-Rapportrice,*  
Chantal GARY





Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

# Texte voté - projet de loi N°8124



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

**N° 8124**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

## **PROJET DE LOI**

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

\*

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de quatre ans.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rapportée à la base 100 au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

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

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés  
en sa séance publique du 14 juin 2023

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

# Bulletin de vote n°5 - Projet de loi N°8124

Date: 14/06/2023 15:04:50

Scrutin: 5

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 8124 - Services de transports spécifiques

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8124

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

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
Lamberty Claude	Oui	Polfer Lydie	Oui (Graas Gusty)

**LSAP**

Asselborn-Bintz Simone	Oui	Biancalana Dan	Oui
Burton Tess	Oui	Closener Francine	Oui (Burton Tess)
Cruchten Yves	Oui	Di Bartolomeo Mars	Oui (Hemmen Cécile)
Hemmen Cécile	Oui	Kersch Dan	Oui (Cruchten Yves)
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	Oui	Arendt épouse Kemp Nancy	Oui
Eicher Emile	Oui	Eischen Félix	Oui
Galles Paul	Oui	Gloden Léon	Oui
Halsdorf Jean-Marie	Oui	Hansen Martine	Oui
Hengel Max	Oui	Kaes Aly	Oui
Lies Marc	Oui	Margue Elisabeth	Oui
Mischo Georges	Oui	Modert Octavie	Oui
Mosar Laurent	Oui	Roth Gilles	Oui
Schaaf Jean-Paul	Oui	Spautz Marc	Oui
Wilmes Serge	Oui (Margue Elisabeth)	Wiseler Claude	Oui
Wolter Michel	Oui		

**ADR**

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

Date: 14/06/2023 15:04:50

Scrutin: 5

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 8124 - Services de transports spécifiques

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8124

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

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

**DÉI LÉNK**

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

**Piraten**

Clement Sven	Oui	Goergen Marc	Oui
--------------	-----	--------------	-----

Le Président:

Le Secrétaire Général:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

8124/04

**N° 8124<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

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

(20.6.2023)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 14 juin 2023 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 juin 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 25 avril 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 19 votants, le 20 juin 2023.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

# Mémorial A N° 333 de 2023



## **Loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés.**

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 14 juin 2023 et celle du Conseil d'État du 20 juin 2023 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

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

Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de quatre ans.

Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rapportée à la base 100 au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

### **Art. 3.**

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

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

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

Palais de Luxembourg, le 28 juin 2023.  
**Henri**



# Résumé

**PROJET DE LOI**

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

**RESUME**

Le présent projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 d'euros TTC sur une période maximale de 4 ans (valeur 930,37 au 1<sup>er</sup> avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation). Ce montant sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.

L'envergure financière du marché public visé et des contrats qui en résulteront dépasse largement le seuil légal de 40 millions d'euros. Elle requiert donc une autorisation par une loi spéciale de financement afin de 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.

Les services « spécifiques réguliers spécialisés » sont considérés comme des services :

- « spécifiques » au sens de l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, point 4°, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics, à savoir des services de transports qui sont complémentaires aux « services réguliers », aux « services réguliers spécialisés » et aux « services à la demande » qui sont effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les autres services ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente ; et
- « spécialisés » au sens de l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, point 2°, de la même loi car ils sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs.