

**N° 7851<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

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

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(14.7.2021)

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

**En bref**

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

\*

**CONTEXTE**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*

## CONSIDERATIONS GENERALES

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

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

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

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

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

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

\*

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

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

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