

N° 5125<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

**PROJET DE LOI**

sur les transports publics

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES EMPLOYES PRIVES**

(3.12.2003)

1. Par lettre du 28 juillet 2003, Monsieur Grethen, ministre des Transports, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des Employés Privés.

2. Le projet de loi sur les transports publics actualise les dispositions légales en vigueur. Cette adaptation du cadre légal permet de créer le volet organisationnel de la stratégie gouvernementale „mobilité.lu“, à côté d'autres projets d'infrastructure et d'acquisition de matériel roulant.

*Evolution des données structurelles luxembourgeoises*

	Année de référence 1997 (étude socio-éco.)	Données 2001 (CMT)	Scénario 2006 (CMT)	Scénario 2020 (IVL)	Progression 1997-2020	
					Par année	Au total
Habitants	419.000	441.000	470.000	511.000	+ 4.000	+ 22%
Emplois	209.000	285.000	330.000	395.000	+ 8.100	+ 89%
Population active	169.000	187.000	200.000	227.000	+ 2.500	+ 34%
Frontaliers	62.000	97.000	130.000	168.000	+ 4.600	+ 171%
Elèves de l'enseignement postprimaire	31.000	31.200 (2000-2001)	41.000	50.000	+ 800	+ 61%

Au vu de l'évolution des données structurelles du pays, l'ambition de mobilité.lu est de faire des transports publics une réelle alternative à la voiture particulière.

3. Pour ce faire, l'objectif est de réaliser un partage modal de 25/75 entre le transport collectif et l'individuel.

*Evolution de la mobilité (nombre de trajets/jour)*

	<i>Transport public</i>	<i>Trafic individuel motorisé</i>	<i>Total</i>	<i>Modal split</i>
Année de référence 1997	145.000	1.115.000	1.260.000	11,50%
Evaluation CMT pour fin 2001	173.400	1.243.300	1.416.700	12,24%
Estimations 2006	230.000	1.330.000	1.560.000	14,70%
Estimations 2020	460.000	1.390.000	1.850.000	25,00%

**1. L'organisation actuelle des transports publics**

4. Au cours des dernières décennies, les transports publics de personnes ont répondu à des formes d'organisation différentes selon que les services étaient ferroviaires ou routiers, gérés par les communes ou qu'ils avaient une dimension régionale ou nationale.

C'est ainsi que l'exploitation du réseau ferroviaire pour le transport des personnes revient aux CFL-trains, tandis que le transport par route est caractérisé par la présence d'une série d'opérateurs divers, privés et publics.

5. L'organisation des services d'autobus régionaux est réalisée au sein du Régime général des transports routiers (RGTR), la structure des services routiers rémunérés de transports réguliers de personnes.

Le RGTR, institué en 1978, est placé sous l'autorité du ministre des Transports et fonctionne sur la base d'autorisations accordées aux transporteurs mandatés pour une durée de 10 ans renouvelables (expiration en 2009). A côté de ces services privés, on dénombre également le réseau de bus de la ville de Luxembourg, les CFL-bus et les TICE du canton d'Esch-sur-Alzette; une pluralité de réseaux donc qui a, au fil des ans, évolué vers une coopération plus étroite.

6. La tarification de base à dimension sociale appliquée au Luxembourg favorise notamment les jeunes, les navetteurs professionnels et les personnes du 3e âge et compte parmi les plus bas en Europe. Le caractère attrayant de cette tarification est encore rehaussé par l'invalidité du titre de transport permettant d'accéder avec le même billet à tous les transports publics gérés par le RGTR ou par les CFL, le TICE ou les AVL.

Cette politique tarifaire est réalisée grâce à l'intervention massive de l'Etat dans le coût des prestations de services d'autobus et de train (par exemple à hauteur de 88% pour le RGTR).

7. En dépit de cette évolution organisationnelle, les autorités publiques regrettent que l'organisation de l'ensemble des transports publics repose sur la concertation entre instances responsables plutôt que de relever de la compétence d'une autorité organisatrice unique. En outre, elles constatent que tant le prix de revient des différents opérateurs que le mode d'intervention financière des autorités publiques comportent des différences notables.

*Coût budgétaire des transports publics à charge de l'Etat et des Communes (2001)*

<i>Opérateur</i>	<i>Nombre de kilomètres prestés</i>	<i>Coût réel (en €)</i>	<i>Prix kilométrique (en €)</i>
AVL	6.311.000	42.075.000	6,67
CFL-Bus	4.644.000	22.374.000	4,82
RGTR	22.673.000	53.757.000	2,37
TICE	2.900.000	12.760.000	4,40
<b>Total Route</b>	<b>36.528.000</b>	<b>130.966.000</b>	<b>4,56</b>
CFL-Trains	5.911.000	69.462.000	11,75
<b>Total Route &amp; Train</b>	<b>42.439.000</b>	<b>200.428.000</b>	<b>6,00</b>

8. Les interventions financières des pouvoirs publics en faveur des transports trouvent leur justification dans le droit communautaire; droit communautaire qui, tout en visant à terme la suppression de tout type d'obligations de service public dans le domaine du transport terrestre, autorise le maintien de services de transport non rentables à condition de compenser aux transporteurs concernés les excédents des charges d'exploitation par rapport aux recettes perçues.

9. Ceci se fait dans le cadre d'un contrat qui détermine les conditions et les modalités de prestation des services de transport, y compris transfrontalier, dans le respect de l'autonomie et les intérêts commerciaux des entreprises. Les pouvoirs publics conservent par ailleurs la possibilité d'imposer des obligations de service public pour la fourniture de certains services ou dans l'intérêt de certaines catégories sociales de voyageurs.

La distinction est faite entre les services urbains, suburbains et régionaux et les services de transport „*souhaitables en vertu de facteurs sociaux, environnementaux et d'aménagement du territoire*“. Le maintien ou la création du second type de service, malgré une rentabilité défailante, doivent dorénavant faire obligatoirement l'objet de contrats de service public, qui sont devenus la règle au Luxembourg.

10. La Commission Européenne a proposé au début des années 2000 d'actualiser le droit communautaire avec comme objectif principal d'introduire une concurrence régulée dans le domaine de la fourniture de transports publics fondée sur le renouvellement périodique de droits exclusifs ainsi que sur le libre accès au marché de la fourniture de transports publics. La Commission fonde son initiative entre autres sur l'existence des aides publiques accordées en relation avec la fourniture des services publics qui est en pratique réservée aux seuls opérateurs à la fois originaires et établis dans le pays dont relève l'autorité organisatrice.

La proposition de la Commission, qui vise une harmonisation des conditions d'accès aux marchés, a été rejetée par les Etats membres et il est à l'heure actuelle impossible de prédire ni les orientations, ni la portée, ni l'échéancier des suites que l'Europe réservera dans un avenir plus ou moins proche à cette proposition.

## 2. Contenu du projet de loi sur l'organisation des transports publics

11. La gestion des services de transports publics des personnes sera dorénavant assurée selon des règles identiques pour le rail et pour la route. Cette gestion sera confiée à une seule et même autorité organisatrice ayant le statut d'établissement public (la Régie Générale des Transports Publics). Elle sera autonome (d'un point de vue administratif et financier) vis-à-vis du politique et indépendante des opérateurs.

**La RGTP sera appelée à coordonner l'ensemble des services de transport et à commander les prestations dans le cadre de contrats de service public à une pluralité d'acteurs**, qui ont la qualité d'entreprises de transport. Elle pourra pour ce faire réaliser des soumissions publiques et prendre des décisions exécutoires normalement réservées aux pouvoirs publics. Elle fera également office de centrale de mobilité.

### 12. Les 7 idées-clés du projet de loi sont

- 1) retenir une approche intégrée pour l'organisation des transports publics par route et par rail;
- 2) concevoir un nouveau cadre légal de l'organisation du transport;
- 3) définir une nouvelle organisation de gestion;
- 4) charger l'autorité organisatrice (RGTP) des tâches d'une centrale de mobilité;
- 5) assurer la participation des Communes (et des entreprises génératrices de besoins de mobilité);
- 6) associer les clients des transports publics;
- 7) renforcer les règles de police en matière de gestion et de sûreté des transports publics.

#### 1) *L'organisation intégrée des transports publics*

13. L'organisation porte **sur les transports publics par rail et par route**, le rail constituant l'ossature du réseau des transports publics et l'autobus le service d'apport qui remplace le train là où le chemin de fer n'est pas présent.

14. Elle vise également **les transports publics à caractère national et régional transfrontalier**. La base légale installée permet de faire jouer les compétences usuelles des transports publics également sur les relations transfrontalières dans la Grande Région (pays de Trèves, Sarre, Lorraine, Province de Luxembourg belge).

15. Elle touche enfin **les transports publics à caractère intercommunal**. Il est aussi prévu de permettre de négocier à l'initiative des communes toutes formes de coopération en matière de transports publics à caractère local.

## **2) Le nouveau cadre légal pour les transports publics**

16. Ce nouveau cadre légal **maintient le principe de l'autorisation du ministre des Transports pour la création de nouveaux services de transports et pour l'ouverture de nouvelles lignes publiques**. Il vise toutefois l'élaboration des orientations générales par l'autorité organisatrice, la définition des besoins de trafic selon des critères préétablis, la sélection par l'autorité organisatrice des opérateurs et la conclusion des contrats de service public entre l'autorité et les opérateurs.

## **3) Une nouvelle organisation de gestion**

17. Le projet de loi répartit le travail entre l'autorité organisatrice chargée de la planification, de la coordination et de la surveillance et les opérateurs chargés de l'exploitation des transports publics. Il instaure une certaine flexibilité sur le plan des structures de gestion en attribuant à l'autorité organisatrice la forme d'un établissement public et garantissant la permanence en matière de coordination et d'information (central téléphonique au-delà des heures de bureau et pendant le week-end).

18. Le projet vise également **la transparence sur le plan financier**. Du point de vue des dépenses, il est prévu de couvrir les frais de planification, d'organisation et d'étude, les frais de fonctionnement de l'autorité organisatrice (notamment en relation avec la centrale de mobilité, la rémunération du personnel), la rémunération des opérateurs et l'investissement pour les arrêts, les gares de transbordement et les parkings d'accueil.

19. Du côté des recettes, elles émaneront du produit du prix de transport payé par les clients, de l'intervention d'équilibre de l'Etat (par un Fonds de Transports Publics permettant une gestion financière plus flexible que la mise à disposition de crédits budgétaires annuels) et la rémunération de la part des Communes et des entreprises ayant recours aux services de l'autorité organisatrice.

## **4) Les missions de la RGTP/Centrale de mobilité**

20. **D'un point de vue stratégique**, la RGTP sera la plate-forme de planification pour développer et coordonner une offre cohérente des transports publics adaptée aux besoins. Elle définira les structures tarifaires et les contrats de services publics, qui comporteront une formule d'intéressement des opérateurs (critères de productivité) et mettra au point des produits nouveaux (taxi collectif, „Rufbus“) flexibles adaptés aux besoins réduits en soirée, pendant le week-end, dans les régions à tissu démographique faible.

21. **D'un point de vue de la gestion**, elle gèrera et évaluera les données relatives aux transports publics (données structurelles, évaluation des besoins, comptage des voyageurs), suivra les demandes de services nouveaux et les plaintes, le contrôle de la qualité, comptabilisera les recettes et rémunérera les opérateurs.

22. **Du point de vue de la communication**, elle assurera une fonction d'information et de conseil pour la clientèle en matière d'offre et de tarification (offre intermodale, parkings de dissuasion „P&R“, guichet d'accueil, centrale téléphonique, Internet) et une fonction de communication (marketing, publicité).

## **5) Centrale de mobilité: les services complémentaires**

23. Au-delà de ses missions principales, la RGTP mettra au point une offre spécifique pour les personnes à mobilité réduite et coopérera avec les communes, les écoles et les entreprises pour créer et

développer des services destinés à des besoins spécifiques ou nouveaux (information sur les City-Bus communaux, synergies en matière de transports publics avec les transports locaux organisés pour compte de l'enseignement préscolaire et primaire, adaptation de l'offre aux besoins d'une zone d'activité, d'une entreprise, en collaboration avec les employeurs concernés). Elle organisera en outre le covoiturage („Fahrgemeinschaftsbörse“) et le carsharing tout en informant sur les moyens de déplacement non motorisés (offres pour cyclistes aux gares et haltes, etc.).

### **6) La participation des communes**

24. Les communes institueront des délégués communaux aux transports publics qui seront les interlocuteurs privilégiés de l'autorité organisatrice. Elles élaboreront (sur base volontaire avec l'aide de la RGTP) des plans de déplacement locaux privilégiant les moyens de transport en commun. Elles rendront cohérents les réseaux piétonniers et cyclables et assureront une gestion intégrée et plus parcimonieuse de l'espace de stationnement.

25. Les communes participeront aussi au financement (50%) et à l'entretien courant des haltes et arrêts des transports publics, à l'exclusion du concours financier communal des gares appartenant aux CFL (Luxembourg, Ettelbruck, Bettembourg, Esch et Pétange) et celles de transbordement à intérêt régional (établissements scolaires postprimaires, desserte des P&R régionaux, etc.).

### **7) Institution d'un comité des usagers**

26. Un règlement grand-ducal à élaborer proposera de promouvoir le dialogue et la concertation avec les clients autour de l'élaboration et l'application d'une charte de qualité des transports publics, de la consultation en matière d'initiatives législatives et de planification. Un forum sera créé pour un échange de vues sur les orientations en matière de politique des transports.

### **8) La Police des transports publics**

27. Des agents assermentés seront désignés par la RGTP pour vérifier les titres de transport et le respect des obligations contractuelles par les opérateurs. La prérogative sera donnée aux agents chargés du contrôle d'enjoindre aux personnes responsables d'un trouble de l'ordre de quitter les lieux. Le ministre pourra interdire à ces personnes l'accès aux transports publics et aux gares.

28. Les attributions de police judiciaire seront par ailleurs étendues aux fonctionnaires des douanes. Il est ensuite prévu de décorrectionnaliser la majorité des infractions pour rendre applicable l'avertissement taxé et ainsi faciliter l'application des sanctions pénales. Cependant le maintien du délit pour la violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations d'établissement et d'exploitation des services de transports publics, les faux en écriture et usages de faux en matière de facturation et les infractions en matière d'assurance des transports publics est également prévu.

## **3. Commentaires de la CEP•L**

29. La Chambre des Employés Privés souhaite dans le cadre de son commentaire émettre des remarques de principe portant sur le fond du projet.

30. La CEP•L prend acte de la création d'un nouveau cadre légal en matière de service public de transport de personnes. Ce cadre légal viserait à rationaliser et structurer l'organisation des modes de transport sur le territoire en les centralisant autour d'une autorité organisatrice unique, la Régie Générale des Transports Publics (RGTP), assumant par ailleurs le rôle de centrale de mobilité.

Si la CEP•L est naturellement favorable à l'objectif de mobilité.lu, qui est de réaliser un partage modal mieux proportionné en accordant plus de poids aux transports collectifs par rapport au transport individuel, et qu'elle ne réfute évidemment pas non plus le besoin d'une certaine coordination en matière de transport et de mobilité, elle ne saurait toutefois pas approuver la formule proposée par le présent projet de loi.

31. Notre Chambre note également que l'organisation nationale des transports englobera aussi les services transfrontaliers par rail et par route dans la Grande Région, ce dont notre Chambre se félicite.

Le projet formalise et légalise de la sorte une pratique courante de plusieurs années. La CEP•L s'étonne cependant que les mouvements de frontaliers entre le nord du pays et la Communauté germanophone de Belgique soient oubliés dans l'énumération des régions visées par l'article 2.

### **3.1. La rentabilité au détriment de la qualité et de la sécurité?**

32. La nouvelle Régie des transports devrait permettre une offre optimale de transport au moindre coût pour la collectivité.

A cet effet, l'article 12, qui confie la planification, la gestion et le contrôle des transports publics à l'autorité organisatrice, prévoit que cet établissement public sera géré dans les formes et selon les méthodes du droit privé. Ses engagements et sa comptabilité seront réputés commerciaux et elle pourra faire dépendre l'attribution des prestations de service à une soumission publique.

33. L'introduction de critères commerciaux et de formules d'intéressement des opérateurs aux résultats ne nous paraît pas compatible avec les notions de service public, qui doit, comme l'écrivent d'ailleurs les auteurs du projet eux-mêmes, se caractériser notamment par des normes de qualité.

La Chambre des Employés Privés regrette que cette notion de qualité ne soit pas définie dans le texte de loi et qu'il soit tout aussi peu question de critères de sécurité.

34. Considérant l'aspect quasi mercantile que revêt dorénavant la RGTP, notre Chambre craint que ne se crée un déséquilibre entre, d'une part, les aspirations de rentabilité purement commerciale de l'autorité de gestion et, d'autre part, le nécessaire respect de la qualité des prestations mais aussi de leur haut degré de sécurité.

Ces derniers éléments doivent pourtant constituer les fondements des services publics de transport. A cet égard, la CEP•L se demande d'ailleurs si la rentabilité peut, ou même doit aller de pair avec la prestation d'un service de qualité au public. Les prestations de service public doivent-elles forcément être mesurées à l'aune de la rentabilité, alors que leur vocation est aussi d'ordre social?

35. La crainte de ce déséquilibre entre les objectifs de rentabilité et de sécurité de la RGTP est d'autant plus grande que les conditions d'accès (licence et/ou certificat de sécurité) que doivent respecter les entreprises désireuses d'exploiter des services de transport public au Luxembourg sont à tout moment susceptibles d'un nivellement par le bas.

Notre Chambre l'a déjà souligné dans son commentaire du projet de règlement grand-ducal portant sur le brevet de sécurité pour le personnel affecté aux tâches de sécurité dans une entreprise ferroviaire, qu'elle a avisé défavorablement le 3 décembre 2003.

Dans cet avis, elle indique que le règlement grand-ducal vise à retirer la responsabilité de la formation de son personnel à l'entreprise des CFL et que, en fin de compte, le nouveau système de formation introduit en matière de personnel affecté aux tâches de sécurité déforce plus qu'il ne renforce la sécurité ferroviaire. Elle y compare le nouvel écolage, paradoxalement de plus courte durée et pour lequel le rôle des CFL est obscur, à une „loco-école“ qui viserait à enseigner de manière accélérée et au détriment de la sécurité „des trucs et des ficelles“ pour réussir les examens ad hoc.

36. Etant donné que la RGTP pourra passer directement les contrats avec les opérateurs de transport de personnes par voie d'appel d'offre, il apparaît impérieux que des normes de sécurité minimale soient fixées dans le cahier des charges élaboré par les soins de l'autorité organisatrice.

Ces mêmes normes doivent aussi servir de critères déterminants de sélection. Sans cette contrainte, le risque est grand que la régie attribue les contrats à l'opérateur le moins onéreux mais aussi le moins pointilleux en matière de sécurité.

### **3.2. Absence des exploitants dans l'organisation des transports publics**

37. Au-delà de la question de la sécurité et de la qualité du service public de transport de personnes, force est de constater qu'il existe au Luxembourg des synergies entre les opérateurs qui se manifestent par la présence d'une communauté tarifaire, qui permet actuellement entre autres l'échange et l'interpénétration des courses entre les différents réseaux, la mise en place d'une tarification unique et l'intervalité des titres de transport.



La CEP•L considère que, au contraire de ce que les auteurs affirment, le projet fait table rase de ces synergies tout en favorisant la concurrence entre opérateurs.

Or, selon la CEP•L, il conviendrait de développer et de renforcer la structure actuelle des services de transport axée sur une certaine collaboration plutôt que de la dissoudre.

Si la coordination actuelle nécessite certaines améliorations, comme le pensent les autorités publiques, ne serait-il pas tout à fait possible de perfectionner le système actuel en révisant les conventions en vigueur plutôt que de „jeter le bébé avec l'eau du bain“?

38. Notre Chambre est par ailleurs d'avis que le projet sous rubrique, qui fixe en son article 13 le nombre de membres du conseil d'administration de la Régie à cinq, propose une structure minimaliste au niveau de sa composition mais omnipotente en termes d'orientation, d'organisation et de gestion de la politique des transports.

La nouvelle organisation du service public de transport au Luxembourg est placée dans les mains de quelques fonctionnaires qui ont les pleins pouvoirs et, de plus, elle exclut expressément les opérateurs de son sein, alors que ceux-ci disposent d'une expérience et de compétences qui paraissent incontournables, notamment en matière d'organisation du transport.

### ***3.3. Nouveau cadre légal sur les transports publics: démantèlement programmé des CFL***

39. Non seulement les opérateurs sont-ils ignorés au voeu du projet, mais l'entreprise principale de transport luxembourgeoise, les CFL, semble, qui plus est, devoir endurer une politique volontariste de démantèlement de la part de son instance de tutelle.

A l'instar du projet de règlement grand-ducal portant sur le brevet de sécurité pour le personnel affecté aux tâches de sécurité dans une entreprise ferroviaire, le projet sous avis contribue à un processus d'outsourcing des domaines de compétence de la société nationale.

40. L'article 12 confie en effet à la centrale de mobilité des missions qui sont à l'heure actuelle du ressort des CFL comme l'établissement des horaires, l'information sur les horaires et les tarifs ainsi que sur la billetterie, la gestion des réclamations ou le contrôle des titres de transport.

La procédure de soumission publique prévue à l'article 12 permettra également à la RGTP de redistribuer l'exploitation de lignes concédées aux CFL à des „entreprises low-cost“.

41. La Chambre des Employés Privés regrette cette volonté systématisée du pouvoir exécutif d'externaliser les métiers de base des CFL, qui, dans le cadre de ce projet, seront attribués à la centrale de mobilité ou à un exploitant meilleur marché.

42. Notre Chambre s'interroge aussi sur l'empressement des autorités luxembourgeoises à introduire la libre concurrence sur le marché des transports publics. Elles devancent ainsi la Commission européenne sur son terrain, alors même que la grande majorité des Etats membres ont rejeté les propositions de la Commission en la matière.

Pourquoi le Luxembourg tient-il tant à se positionner en élève modèle de la mise en oeuvre du *Consensus de Washington* dont les principes reposent sur la privatisation des entreprises publiques et favorisent une gestion d'entreprise où prédomine l'intérêt des actionnaires aux dépens de l'intérêt général et de celui des salariés des sociétés prestataires en particulier?

43. De ce pas supplémentaire vers la libéralisation du secteur des transports publics, il résultera logiquement que les CFL perdront leur statut d'opérateur historique.

Il y va de la survie des CFL: dépourvue de ses métiers de base, la société nationale est mise en compétition avec les opérateurs privés qui ne disposent pas des mêmes statuts pour leurs personnels. Moins compétitifs au niveau des salaires, les CFL seront par voie de conséquence soumis à une intense distorsion de concurrence et à un phénomène de dumping social.

Notre Chambre avertit le gouvernement que la liquidation programmée de cette entreprise à haute valeur symbolique risque, à terme, de troubler la paix sociale dans le secteur des transports publics et de menacer de ce fait le développement économique même du pays.

La CEP•L rappelle à cet égard que, à l'occasion de son avis du 3 décembre 2003 sur le projet de règlement grand-ducal portant sur les licences d'entreprises ferroviaires, elle a invité les auteurs du projet à préciser que les entreprises ferroviaires qui souhaitent s'installer au Luxembourg doivent se conformer au statut du personnel des CFL.

44. Dans ce contexte, la question se pose de savoir si le Grand-Duché veut conserver à terme une société nationale de chemins de fer forte oeuvrant et collaborant à un service public de qualité. Le présent projet ne le permettra probablement plus.

La CEP•L invite en outre à considérer que le „détricotage“ de ce symbole historique, à l'instar d'ailleurs de toute autre grande entreprise nationale, ne relève pas seulement de l'action à simple portée économique, mais qu'il peut aussi constituer une atteinte à un repère identitaire de la nation.

### **3.4. La CEP•L en faveur de la mise en place d'une communauté de transport**

45. Si le projet de loi devait être adopté dans sa version actuelle, la CEP•L considère que les prestataires de services de transport doivent à tout le moins être représentés auprès de l'autorité organisatrice et être partie prenante à l'organisation et à la gestion de la politique des transports publics.

46. Elle avise toutefois les auteurs de favoriser une approche qui conforterait et développerait plus avant les synergies actuelles au sein de la communauté tarifaire (Tarifverbund) en créant une véritable communauté de transport luxembourgeoise (Verkehrsverbund).

Cette communauté serait sous la régie directe du ministre et rassemblerait les cinq grands réseaux existants. La fonction de centrale de mobilité serait assurée par le plus grand opérateur, qui exerce déjà partiellement ce métier, ce qui n'empêcherait pas de pouvoir décentraliser l'activité le cas échéant, mais toujours en collaboration avec les exploitants.

Aux yeux de notre Chambre, associer les opérateurs à l'organisation des transports publics luxembourgeois permettra un transfert de savoir-faire, d'expérience et de compétences indispensable pour assurer un service public de transport optimal.

47. La CEP•L n'a pas d'autres commentaires à formuler et, au vu des observations qui précèdent, marque un désaccord catégorique avec les intentions du gouvernement et récuse le présent projet.

• L'avis a été élaboré par la Commission économique de la CEP•L qui est composée de: Jos Kratochwil, Président; Norbert Tremuth, Rapporteur; les membres: Lex Breisch, Norbert Conter, Marie-Jeanne Demuth, Siggie Farys, Fernand Gales, Marc Glesener, Jean-Paul Laplanche, Gaby Schaul-Fonck, Fernand Schott, Marc Spautz, Robert Weber, Denise Weber-Ludwig et Nico Wennmacher.

La Commission Economique s'est réunie en date des 12 septembre, 23 septembre, 30 septembre, 7 octobre, 14 octobre, 4 novembre et 21 novembre 2003.

L'avis a été adopté à l'unanimité des membres présents lors de l'assemblée plénière du 3 décembre 2003.

Luxembourg, le 3 décembre 2003

*Pour la Chambre des Employés Privés,*

*Le Directeur adjoint,*  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jos KRATOCHWIL