

N° 5125⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI**portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée
du 12 juin 1965 sur les transports routiers**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(10.5.2004)

La commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Gusty GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Marcel SAUBER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 6 mai 2003 par Monsieur le Ministre des Transports qui en a fait une présentation détaillée lors de la réunion de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports du 8 mai 2003. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 30 mars 2004. Suite à cet avis, le Gouvernement a introduit le 19 avril 2004 une série d'amendements auprès de la Haute Corporation qui a émis son avis complémentaire le 27 avril 2004. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné Monsieur John Schummer comme rapporteur dans sa réunion du 8 mai 2003. Lors de la réunion du 30 avril 2004, il a été procédé à l'examen du projet de loi, des amendements gouvernementaux et des avis du Conseil d'Etat. Dans sa réunion du 10 mai 2004 la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a examiné et a adopté le présent projet de rapport.

*

INTRODUCTION

La stratégie „mobilité.lu“ qui a été présentée au Conseil de gouvernement en date du 22 mars 2002 a pour objectif d'atteindre à l'horizon 2020 un partage modal en faveur des transports publics de 25%. Au vu de l'évolution démographique laissant présager que la population résidente luxembourgeoise dépassera jusqu'en l'an 2020 les 500.000 habitants et au vu des presque 400.000 emplois qui existeront d'ici-là, dont 170.000 seront occupés par des frontaliers, le Gouvernement s'est rallié aux propositions du Ministre des Transports et a déterminé les conditions-cadres nécessaires pour garantir à l'horizon précité la pérennité de la mobilité au Luxembourg. L'importance de la tâche ainsi fixée se mesure au regard de l'impact de l'évolution des données structurelles qui ira de pair avec l'amélioration du modal split de quelque 11,5% en 1997 (année de référence retenue dans les études) à 25% en 2020. Les évaluations effectuées montrent en effet que parallèlement à une croissance du trafic individuel de quelque 30%, la capacité mise à disposition en matière de transports publics devra être triplée pour relever le défi.

Le rapporteur a pu, dans maints rapports parlementaires présentés en la matière depuis 2000 en relation avec des projets de loi qui ont depuis lors été adoptés par la Chambre des Députés, expliquer les tenants et aboutissants de la stratégie „mobilité.lu“. Les occasions pour ce faire n’auront pas manqué comme par exemple à l’occasion de l’adoption des projets de loi prévoyant la mise à double voie intégrale de la ligne de Pétange à Luxembourg et des multiples mesures visant à adapter nos infrastructures ferroviaires aux normes retenues, ou encore des projets de loi sur le raccordement ferroviaire de Kirchberg et Findel, de la construction d’une antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie et du réaménagement de la tête nord de la Gare de Luxembourg prévoyant également la construction d’un nouveau pont ferroviaire parallèle au viaduc existant de Stadtgrund.

La mise en œuvre de la stratégie „mobilité.lu“ repose sur plusieurs piliers qu’il s’agit de réaliser parallèlement si l’objectif d’un modal split de 25% doit devenir réalité. Le premier de ces piliers concerne le renforcement et l’extension du réseau ferré et de l’aménagement de l’infrastructure routière en faveur des transports publics, par des projets tels que la mise en place de corridors réservés pour les autobus, la création de parkings de dissuasion. Parallèlement le Ministre des Transports a veillé ensemble avec les CFL à moderniser et à augmenter le parc du matériel roulant utilisé pour le service public intérieur ainsi que sur les relations transfrontalières régionales. Un autre élément de la stratégie a consisté à lancer l’élaboration d’un concept d’exploitation nouveau pour le rail et la route qui tient compte du développement de l’infrastructure et de l’augmentation du matériel roulant mis en service tout en retenant une desserte bien plus étoffée des différentes relations. Le quatrième et dernier pilier sur lequel repose la stratégie „mobilité.lu“ est l’adaptation du cadre légal en vue de se donner les moyens organisationnel et de gestion pour assurer le fonctionnement du concept national des transports publics qui est en train de se mettre en place et pour répondre à l’augmentation de la demande à satisfaire par le biais des transports en commun.

Les chiffres qui suivent donnent raison au Gouvernement en ce qui concerne les mesures qui ont été prises ces dernières années tant au niveau des infrastructures de transports qu’au niveau de l’organisation des transports publics. De 1999 à 2003, le nombre de voyageurs des autobus du RGTR a augmenté de 9,78%. Dans ce même laps de temps, le nombre de voyageurs de trains a augmenté de 8,9%. Au niveau des transports par route 18.815.000 kilomètres ont été parcourus en 1998 sur le réseau RGTR et 27.609.100 en 2003. En 2003, les autobus des CFL ont enregistré 4.641.874 kilomètres. Les transports intercommunaux du Canton d’Esch-sur-Alzette ont parcouru 193.000 kilomètres de plus en 2003 qu’en 1998. Enfin, les kilomètres parcourus par l’AVL se chiffraient en 2003 à 4.930.000 par rapport à 4.368.522 en 1998.

L’exposé des motifs qui a été joint au projet de loi sous examen réserve une large place à l’évolution passée de l’organisation des transports publics au Luxembourg qui permet de mieux comprendre le pourquoi des structures actuellement en place et qui montre en même temps la nécessité d’une refonte du système de gestion actuel qui s’est pour la plus grande partie construit sur des développements empiriques évoluant en fonction des besoins du moment. Il reste néanmoins que l’organisation actuelle des transports en commun comporte une desserte de la quasi-totalité des localités du pays par bus ou par train à un rythme horaire ou bi-horaire, à des tarifs bien plus attractifs pour le client que ceux pratiqués dans la plupart des autres pays européens. Aussi est-ce à bon escient que la réorganisation proposée n’entend pas remettre en cause les fondements des structures de fonctionnement existante, mais qu’elle entend remodeler les structures en vue d’une organisation commune des différents réseaux d’exploitation, tout en créant les préalables pour promouvoir avec l’efficacité requise les transports en commun dans l’optique de la réalisation à l’horizon 2020 du modal split de 25%.

Actuellement l’exploitation du service voyageurs ferroviaire a été confiée aux CFL, tandis que plusieurs opérateurs publics et privés se partagent les prestations des transports publics par route. Les entreprises privées exploitant des lignes d’autobus sont regroupées dans le cadre du RGTR (Régime général des transports routiers) mis en place à la fin des années 70 et progressivement développé depuis lors. La desserte ferroviaire des CFL et celles des lignes d’autobus régionales exploitées par les entreprises privées sont complétées par les interventions des réseaux urbains (Autobus de la Ville de Luxembourg – AVL) et intercommunaux (TICE-transports intercommunaux du Canton d’Esch-sur-Alzette).

Le RGTR représente une structure d’organisation des services routiers des transports réguliers des personnes rémunérés qui est basée sur la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers. Depuis l’institution du RGTR en 1978, l’exploitation de ces services a fait l’objet d’autorisations accordées aux transporteurs mandatés successivement pour une période de 10 ans. En 1999 de nouvelles autorisations ont été délivrées pour une nouvelle durée de validité de 10 ans.

Le prix des transports en commun au Luxembourg est l'un des plus bas en Europe soulignant la dimension sociale que les gouvernements successifs ont attribué à ces services qui profitent en particulier aux jeunes, aux navetteurs professionnels et aux personnes du 3e âge.

Cette politique tarifaire a pour conséquence que la part du lion concernant le financement de ces services revient à l'Etat et aux communes. Ainsi, le coût des prestations RGTR est supporté à raison de plus de 88% par le budget de l'Etat.

Une convention entre l'Etat et le syndicat intercommunal des TICE du 6 août 1979 tout comme celle entre l'Etat et les CFL du 22 novembre 1999 ayant pour objet de combler le déficit d'exploitation de ces deux entités prévoient que l'Etat les rémunère selon les conditions valables pour le RGTR, le surcoût par rapport au prix de revient RGTR étant assumé dans le premier cas par les communes affiliées au syndicat intercommunal, et par l'Etat actionnaire de la société des chemins de fer dans le second cas.

Dans la mesure où les AVL assurent des prestations au-delà des frontières de la ville, ils sont rémunérés selon les critères du RGTR. Pour le reste, la Ville de Luxembourg supporte les coûts des services AVL sauf pour ce qui est des prestations ne faisant pas partie des missions de transports municipales telles que la gratuité des élèves, la quasi-gratuité des jeunes et l'intervalidité des titres de transports transfrontaliers.

Actuellement encore le droit communautaire et plus particulièrement le Règlement (CEE) 1191/69 autorisent encore des interventions financières publiques pour compenser aux entreprises des transports en commun la part de leur coût qui n'est pas couverte par les recettes perçues sur les voyageurs, surtout dans une situation comme celle prévalant au Luxembourg où l'Etat fixe les tarifs et entend maintenir ceux-ci à un niveau bas. Toutefois, la récente jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes et les propositions de la Commission Européenne font planer sur les errements appliqués le risque d'une remise en cause fondamentale motivée par l'application des principes fondamentaux du Traité, notamment en ce qui concerne la forme des interventions financières publiques et les conditions d'accès au marché en matière de fourniture des services de transport public.

Conformément au Règlement (CEE) 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991 modifiant le Règlement (CEE) 1191/69, les services de transport „*souhaitables en vertu de facteurs sociaux, environnementaux et d'aménagement du territoire*“ doivent dorénavant faire obligatoirement l'objet de contrats de service publics.

En se référant à l'article 1er du texte gouvernemental initial qui a malheureusement été remanié pour des raisons juridiques formelles évoquées par le Conseil d'Etat, il faut constater que l'objectif poursuivi par le projet de loi sous examen constitue une mise en œuvre conforme des principes communautaires: „*Pour répondre aux besoins de mobilité de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché de Luxembourg, l'Etat veille à la mise en place, à la gestion et au développement des services de transport public qui répondent aux besoins des utilisateurs, et qui sont organisés aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et d'une intégration optimale de (la Grande Région transfrontalière). Cette mobilité est fondée sur le libre choix du moyen de déplacement. Elle comporte la mise à disposition de services de transports publics qui sont offerts à des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, qui prévoient des mesures particulières en faveur des personnes à mobilité réduite et qui tiennent compte des besoins des catégories sociales les plus défavorisées.*“

Les auteurs du projet de loi notent que l'organisation de l'ensemble des transports publics repose surtout sur la concertation entre instances responsables alors qu'il serait préférable de confier cette dernière à une autorité organisatrice centrale, idée d'ailleurs soutenue par toutes les instances consultées, nonobstant certaines divergences sur le fonctionnement pratique et sur la composition.

Le projet de loi poursuit par conséquent quatre objectifs comme le conseil d'Etat le relève également dans son avis du 30 mars 2004 précité:

- créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route,
- concevoir des structures d'organisation distinguant entre les compétences d'une autorité organisatrice, d'une part, et les missions des opérateurs, d'autre part, liés par ailleurs par des contrats de service public,
- instituer une centrale de mobilité qui selon les vues des auteurs du projet de loi sera rattachée à l'autorité organisatrice,

- mieux intégrer les relations transfrontalières régionales dans l'organisation des transports publics.
 Dans l'optique des quatre objectifs précités, le projet de loi est fondé sur sept idées-clés:
1. retenir une approche intégrée pour l'organisation des transports publics qui respecte l'autonomie communale pour ce qui est des transports locaux, qui confirme le pouvoir décisionnel de l'autorité étatique en matière d'autorisation des transports publics à créer et qui intègre la dimension transfrontalière régionale de la mission.
 2. concevoir un nouveau cadre légal de l'organisation des transports publics intercommunaux et régionaux fondé sur la distinction des missions d'organisation revenant à une autorité organisatrice et celles des opérateurs chargés de l'exécution des transports publics.
 3. définir une nouvelle forme d'organisation qui sera celle d'un établissement public jouissant de l'autonomie de gestion nécessaire pour assister le pouvoir politique dans la mise en œuvre et la gestion de sa politique des transports publics. La Commission a pris note qu'à cet égard le Ministre des Transports a l'intention de ne pas seulement déléguer des fonctionnaires de l'Etat au conseil d'administration de la RGTP, mais de réserver également deux postes, le premier à un représentant des autorités communales (à désigner sur proposition du Syvicol), et le second à un représentant des usagers des transports publics. Par contre, l'incompatibilité entre les missions de l'autorité organisatrice et celles des opérateurs s'oppose à prévoir la présence d'un représentant des transporteurs au sein de ce conseil d'administration.
 4. charger l'établissement public des tâches d'une centrale de mobilité compétente pour l'information du public et la promotion des transports publics.
 5. assurer la participation des communes par la voie des délégués aux transports publics, par leur responsabilisation en matière de création et d'entretien des arrêts et haltes desservis par les transports publics et par leur possibilité de créer toutes sortes de partenariat avec l'établissement public pour promouvoir et organiser les transports publics à l'échelon local.
 6. associer les clients par l'institution d'un comité des usagers des transports publics dont une des premières tâches devra être de veiller à la mise en place d'une charte de l'utilisateur des transports publics garantissant „les conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix“ dont parlait la première version de l'article 1er du projet de loi.
 7. renforcer la surveillance dans les transports publics en adaptant les règles de police actuellement en vigueur et en créant les préalables utiles pour la mise en place des organes de contrôle et d'intervention utiles à la sûreté et à la sécurité des transports publics et au respect de l'objet public de la mission des opérateurs.

Différentes critiques ont été avancées contre la possibilité de la future autorité en charge de l'organisation des transports publics de faire dépendre l'attribution des prestations de transport en question du résultat d'une soumission publique. Si cette possibilité est effectivement prévue au paragraphe 2 de l'article 6 du projet de loi, cet article 6 ne fait pourtant que reprendre une disposition figurant déjà depuis toujours à l'article 2, dernier alinéa de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers. Alors que tout au long de l'application du texte de 1965, cette disposition n'a jamais donné lieu à problème, rien ne permet d'admettre qu'avec le transfert de la mission de conclure les contrats de service public du Ministre des Transports à l'établissement public les critères actuels d'attribution des lignes publiques sera remise en cause, sauf évidemment si le Luxembourg y sera contraint sous l'effet de l'évolution du droit communautaire.

De toute façon, il y aura lieu de veiller que dans l'hypothèse où le droit communautaire imposerait pareille soumission que l'adjudication des prestations de transport ne dépende pas seulement du prix, mais que les critères d'adjudication devront également inclure des facteurs qualitatifs tels que la sécurité et la qualité du service.

*

I. LA NOUVELLE ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

La déclaration gouvernementale du 12 août 1999 prévoit de „*créer des structures coordonnées en vue d'une organisation commune des transports publics par rail et par route reposant sur le principe d'une distinction entre les compétences d'une autorité organisatrice chargée de déterminer les besoins et de coordonner l'offre et celles d'une pluralité d'opérateurs en charge des prestations de transport à fournir, tout en étudiant sous quelles conditions l'offre en place pourra être améliorée ...*“

En outre, est-il prévu de „*creuser l'idée d'une centrale de mobilité en vue d'une organisation plus rationnelle et une extension éventuelle de l'offre existante afin de mieux rencontrer les besoins en dehors des heures de pointe, notamment en fin de soirée et pendant les fins de semaine.*“

Le but recherché des objectifs à atteindre énoncés dans la déclaration gouvernementale est celui de concourir à la coordination rationnelle de tous les transports publics par rail ou par route en favorisant à la fois les synergies et en évitant les doubles emplois.

Actuellement les CFL assument l'organisation des transports publics par rail. En revanche l'organisation des services de transports par route que ceux-ci soient assumés par les CFL ou un autre opérateur public ou privé tombe sous la compétence du RGTR et est de ce fait prise en charge par le Ministère des Transports responsable pour la coordination générale des transports publics, nonobstant la relative autonomie communale qui subsiste parallèlement. Le Ministère des Transports fait ainsi fonction d'interlocuteur pour les CFL, les autobus de la Ville de Luxembourg et les services du TICE. Le service en charge de la gestion du RGTR au sein du Ministère a des problèmes pour répondre aux missions qui lui sont dévolues. Ainsi, il n'est pas possible à l'heure actuelle, selon l'exposé des motifs du présent projet de loi, de procéder au contrôle du fonctionnement des services de transport en place, du suivi de l'évolution des besoins, de l'analyse de demandes nouvelles et des projets de réorganisation utiles, la mise à disposition du public des informations utiles n'étant pas réalisables dans l'étendue et dans les délais voulus.

Partant, il est difficile de s'imaginer que les services du Ministère des Transports puissent suffire pour relever le défi posé par la stratégie „mobilité.lu“ et l'objectif d'une mobilité durable à l'horizon 2020.

I.1. La création d'une autorité organisatrice

Pour mieux coordonner la gestion et pour pouvoir définir une stratégie d'ensemble alliant les orientations stratégiques, les questions de gestion technique et financière et la communication ainsi que la promotion des transports publics, il est proposé de charger une autorité organisatrice centrale de l'ensemble de ces missions. Etant donné qu'il est hors de question que les services concernés soient privatisés et au vu des missions d'intérêt général à lui confier, la forme de l'établissement public semble être la voie à suivre. Par ailleurs, l'établissement public dénommé RGTP (Régie générale des Transports publics) aura l'avantage d'allier une autonomie de gestion administrative et une prérogative d'initiative sous la tutelle du pouvoir décisionnel du Ministre des Transports.

I.1.a. Les missions de l'autorité organisatrice

L'article 1er du présent projet de loi décrit dans sa version définitivement retenue le cadre et les aspects structurels inhérents au Luxembourg que l'autorité organisatrice devra considérer pour exercer ses fonctions: „*Pour répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché de Luxembourg, l'Etat veille à la mise en place, à la gestion et au développement de services de transports publics qui répondent aux besoins des utilisateurs, et qui sont organisés aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et d'une intégration optimale des parties allemande, belge et française de la région transfrontalière.*“

L'exposé des motifs du projet de loi cite l'étude du Professeur Brändli sur le réseau AVL de mars 1987 qui esquisse les missions de l'autorité organisatrice. Les missions principales de cette autorité seront la détermination des prestations (Leistungsdefinition/Grundlagen- und Grundsatzplanung), la politique tarifaire, la définition du cahier des charges, de négociation de contrats de service public ainsi que la gestion financière et la rémunération des opérateurs.

L'autorité organisatrice, qui détermine sous la responsabilité du Ministre des Transports l'offre des transports publics, est en charge de la conclusion des contrats de service public comportant un cahier des charges avec des opérateurs publics et privés conformément aux dispositions communautaires en cette matière. Les opérateurs pourront à l'initiative de l'autorité organisatrice également être liés par une formule d'intéressement. Notons encore que les services publics formant cette offre sont autorisés au cas par cas par le Ministre des Transports sur proposition de l'autorité organisatrice, consacrant ainsi la responsabilité du pouvoir politique pour l'organisation des transports publics, toutes les fois que le service dépasse les limites territoriales d'une commune. Les conditions d'éligibilité auxquelles les

opérateurs doivent se soumettre devront répondre aux règles du droit d'établissement national et, dans l'hypothèse où il s'agira d'un service à caractère transfrontalier, aux règles communautaires.

A ce sujet soulignons encore que le projet de loi sous rubrique innove dans la mesure où il entend prendre davantage en compte dans l'organisation nationale future des transports publics les services transfrontaliers par rail et par route. Afin d'améliorer le modal split dans les déplacements transfrontaliers dont notamment ceux des navetteurs lorrains, belges et allemands qui travaillent au Grand-Duché et qui se caractérisent par un modal split particulièrement bas, il est envisagé de mieux inclure les régions limitrophes d'Allemagne, de Belgique et de France dans l'organisation des transports publics à développer à l'échelon national.

Il convient de relever que, dans le contexte de l'autorité organisatrice, l'activité des transporteurs desservant actuellement les cinq réseaux en place n'est pas menacée. La nouvelle organisation ne fera autre chose que de relayer les structures de coopération qui se sont mises en place au cours des dernières années sur une base volontaire.

Etant donné que les contrats que l'Etat a conclus avec les CFL et les entreprises actives dans le cadre du RGTR tiennent compte des dispositions légales en projet, ils pourront sans difficulté être repris par l'établissement public.

Suivant les besoins des communes qui en font partie, le syndicat communal TICE pourra continuer son activité de transporteur régional qui se limite grosso modo au territoire du canton d'Esch/Alzette.

I.1.b. Les missions de la centrale de mobilité

Selon l'étude précitée du professeur Brändli, les missions secondaires que l'autorité organisatrice aura à remplir seront celles de la promotion des transports publics, de l'information de la clientèle et de l'établissement de statistiques ainsi que la réalisation d'enquêtes et de comptages.

Les auteurs du projet de loi ont décidé de confier entre autres ces missions à une centrale de mobilité qui sera intégrée dans les structures de l'autorité organisatrice.

D'un point de vue stratégique, la centrale de mobilité aura pour mission de développer et de coordonner, en s'adaptant aux besoins, une offre cohérente des transports publics. Elle définira les structures tarifaires et élaborera de nouveaux produits comme par exemple le „Rufbus“ ou encore le „taxi collectif“. Sa mission de gestion consistera à collecter les données relatives à l'évaluation des besoins en transports publics ainsi qu'à prendre en charge les demandes de services nouveaux, les plaintes, le contrôle de qualité.

Au niveau de la communication, la première fonction que la centrale de mobilité devra remplir sera celle d'informer et de conseiller la clientèle en matière d'offre et de tarification. Ainsi, une permanence quotidienne avec des fonctions de „back office“ devra être assurée. Un „call center“ sera mis en place. La coopération avec d'autres partenaires publics et privés sera recherchée dans le domaine de la publicité et de la communication.

I.1.c. Le contrôle et la sécurité

Le projet de loi sous examen retient également des dispositions en matière de contrôle des titres de transports. Les agents qui y seront affectés émanent soit des opérateurs et plus spécialement des CFL (notamment les contrôleurs de trains) soit de l'autorité organisatrice.

En ce qui concerne le contrôle des transporteurs et afin de s'assurer que ces derniers répondent à leurs obligations réglementaires et contractuelles, des agents spécialement formés, qui relèveront directement de l'autorité organisatrice, prendront en charge cette mission.

Les auteurs du projet de loi notent également que le contrôle du respect de la législation sur les transports publics pris dans son ensemble appartient aux officiers de police judiciaire et notamment aux membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises habilités à rechercher les infractions, conformément aux errements repris de la loi du 12 juin 1965, et à dresser procès-verbal des infractions constatées.

Au niveau de la sûreté dans les moyens de transports ainsi que dans les gares et aux haltes et arrêts, des mesures ont été prévues afin de mieux garantir la sécurité des voyageurs et d'intervenir contre des personnes se rendant coupables de troubles à l'ordre public ou à la tranquillité et à la sûreté des clients des transports publics.

I.1.d. L'implication des communes et des clients dans l'organisation des transports publics

La nouvelle organisation des transports publics doit englober la participation de tous les acteurs c'est-à-dire aussi bien des clients, que des communes, et le cas échéant des entreprises employant des effectifs de personnel importants.

Il ressort de l'exposé des motifs qu'il est prévu de maintenir la pratique actuelle que chaque commune désigne un délégué aux transports publics qui doit faire le lien avec l'autorité organisatrice, mais de donner à cette pratique une assise légale pour rehausser le rôle du délégué et pour renforcer son autorité en matière de questions touchant aux transports publics.

En ce qui concerne l'entretien et l'aménagement des haltes et des arrêts, ces derniers relèveront, sauf les exceptions prévues à cet égard par la loi, de la compétence des communes qui ont pourtant la prérogative de s'en décharger contre rémunération sur l'établissement public. Afin de ne pas imposer des charges budgétaires trop importantes aux communes, le projet de loi prévoit par ailleurs la possibilité d'une contribution financière de la part de l'Etat pouvant aller jusqu'à 50% des dépenses encourues par les communes en relation avec des projets d'aménagement nouveau ou d'entretien constructif des arrêts, sous réserve d'observer les critères fixés à cet effet par l'autorité organisatrice.

Afin de maintenir les conséquences du trafic local à un niveau raisonnable, la centrale de mobilité aura e.a. pour mission de conseiller les communes et de coordonner leurs efforts en relation avec la mise au point des plans de déplacement locaux à élaborer de l'initiative des autorités communales pour assurer un développement coordonné de la mobilité à l'échelon local. Il convient de noter que cette idée s'inspire de dispositions nouvellement reprises dans la loi française sur les transports intérieurs.

Le projet de loi sous rubrique retient enfin au titre des participations des communes et des usagers des transports en commun l'institution d'un comité des usagers des transports publics qui est censé devenir un forum d'échange d'idées sur l'amélioration de la qualité des transports publics et sur leur promotion comme alternative valable à la voiture individuelle.

*

II. LES AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre de Commerce rejoint les auteurs du présent projet de loi pour affirmer que des efforts considérables doivent être faits pour promouvoir les transports en commun. La Chambre des Employés privés se montre favorable aux objectifs de la stratégie „mobilité.lu“. Elle se félicite que l'organisation nationale des transports publics englobera également les services transfrontaliers. Ladite Chambre s'étonne cependant que les mouvements de frontaliers entre le nord du pays et la Communauté germanophone de Belgique ne soient pas mentionnés à l'article 2 du projet de loi sous examen.

Si la proposition de favoriser les synergies entre Etat et communes au niveau de l'organisation des transports en commun trouve l'assentiment de la Chambre de Commerce, cette dernière fait cependant remarquer que seul l'opérateur pourra juger s'il est faisable de combiner le transport d'écoliers avec la desserte d'une ligne régulière pour le compte de l'Etat.

La Chambre de Travail pour sa part regrette que tous les transports publics ne soient pas compris dans le champ d'application du projet de loi. Ainsi, elle estime que l'objectif d'un système intégré des transports ne pourra pas être atteint, faute d'intégrer également les transports locaux qui restent, selon les auteurs du projet de loi, de la compétence des communes.

La Chambre de Commerce approuve le fait qu'une convention entre la RGTP et une commune, un syndicat de commune ou une entreprise peut être conclue. La convention en question pourra retenir les modalités de l'exécution des prestations, l'organisation du service ainsi que le cas échéant la prise en charge.

Pour la Chambre de Commerce le statut du personnel de „l'opérateur historique“ ne répond plus aux réalités découlant de la libéralisation des transports ferroviaires qui selon elle comporte un coût financier trop élevé et une rigidité certaine au niveau de la gestion et de l'organisation des transports publics.

La Chambre de Commerce estime également opportun que le statut de la RGTP sera celui d'un établissement public sous condition qu'elle pourra répondre à ses missions de façon plus efficace et à moindre coût que si ces missions étaient effectuées par l'administration elle-même ou par des entre-

prises privées. La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics est plus critique à l'égard de la création d'un établissement public. En effet, pour ladite Chambre les dispositions retenues dans le projet de loi sous rubrique ne répondent pas au caractère sensible inhérent à l'exercice de la souveraineté nationale par les établissements publics. Aussi, doute-elle que l'établissement public sous sa forme actuelle puisse satisfaire au respect des principes du droit administratif.

La Chambre des Employés privés craint que les objectifs de rentabilité et de sécurité ne puissent être atteints et que les conditions d'accès auxquelles les opérateurs devront répondre ne soient à tout moment susceptibles d'un nivellement vers le bas. Elle juge ainsi que des normes de sécurité minimale devraient être fixées dans le cahier des charges.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics propose que l'autorité organisatrice fasse partie intégrante du Ministère des Transports et qu'elle soit complétée par une coordination directe entre les opérateurs des transports en commun („Verkehrsverbund“). A ce titre ladite Chambre ne voit pas de raison pour privatiser les tâches d'une centrale de mobilité et renvoie à cet égard au „Verkehrsverbund“.

Etant donné que la centrale de mobilité poursuit l'objectif de garantir une mobilité durable et que tous les opérateurs publics et privés pourront participer à cette entreprise tout en laissant le libre choix aux usagers, la Chambre de Commerce se montre d'accord avec la création d'une telle centrale.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, le comité des usagers ne doit pas être une instance justifiant les décisions prises par le ministre de tutelle ou encore par l'autorité organisatrice. Ainsi, elle estime qu'un service réclamations devrait être prévu. Enfin, au sein de ce comité devraient siéger également les opérateurs. La Chambre de Travail partage l'avis de la Chambre de Commerce et estime qu'un rôle clé devrait revenir audit comité.

*

III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat a formulé un certain nombre d'observations relatives au projet de loi sous rubrique dont le rapporteur se permet d'évoquer les plus marquantes.

A l'alinéa 3 de l'article 5 du présent projet de loi, le Conseil d'Etat se heurte au fait que la loi abandonne au pouvoir réglementaire la fixation de critères et conditions relatives à l'octroi des licences nationales de transporteur de voyageurs, des licences communautaires et des autorisations de cabotage, sans toutefois en déterminer les grands principes. Il a été donné suite aux observations de la Haute Corporation dans les amendements gouvernementaux en disposant que tout transporteur remplissant les conditions de la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route peut prétendre à l'obtention d'une licence nationale dont la possibilité de retrait par les pouvoirs publics en cas de non-respect des exigences légales ou contractuelles permet d'assurer dans la profession la discipline souhaitable. La durée et les conditions de renouvellement ont également été précisées. Dans son avis complémentaire du 27 avril 2004, la Haute Corporation estime qu'il sera prudent au vu de l'article 11(6) de la Constitution et de la jurisprudence afférente de la Cour constitutionnelle de prévoir les mêmes conditions pour l'octroi des licences communautaires et des autorisations de cabotage que celles applicables pour l'obtention des licences nationales. La Commission propose de suivre les remarques formulées par le Conseil d'Etat.

Le projet de loi initial prévoyait l'institution d'un fonds spécial dénommé „Fonds des Transports publics“. Le Conseil d'Etat a marqué son désaccord avec la mise en place d'un tel fonds étant donné que les dépenses à gérer relèvent principalement de la gestion courante et que les fonds budgétaires sont en principe réservés aux dépenses d'investissements. Dans ses amendements d'avril 2004, le Gouvernement a donné suite aux observations du Conseil d'Etat en renonçant à l'institution d'un fonds spécial pour les Transports publics.

En ce qui concerne le fait de confier l'organisation des transports publics à un établissement public, le Conseil d'Etat approuve le principe selon lequel la compétence politique restera celle du ministre des Transports. Si le Conseil d'Etat apprécie particulièrement la mise en place d'une centrale de mobilité au sein de l'autorité organisatrice (RGTP – Régie Générale des Transports Publics), il ne peut cependant pas se déclarer d'accord avec une simple énumération exemplative des missions de la RGTP en spécifiant que le terme „notamment“ qui est employé donnerait une compétence quasi générale à la RGTP alors que les établissements publics doivent se caractériser par l'objet spécifique de leur mission. Aussi

le Gouvernement a-t-il été d'accord avec la suppression du terme „notamment“ dans la phrase introductive du relevé des missions de la RGTP prévu au paragraphe 2 de l'article 2.

Concernant l'article 13, le Conseil d'Etat, de concert avec la Chambre de Commerce, ne voit pas l'utilité dans l'institution d'un commissaire du gouvernement, étant donné que l'Etat est seul et unique actionnaire de la RGTP, que les membres du Conseil d'administration sont désignés par le Gouvernement et que le ministre des Transports exerce seul le pouvoir tutélaire quant aux décisions du conseil d'administration. Il a été donné suite aux modifications proposées dans ce contexte.

En ce qui concerne la vérification des comptes de la RGTP, le Conseil d'Etat a insisté à ce que la Cour des Comptes soit chargée de la vérification de ces comptes. Les amendements gouvernementaux donnent satisfaction aux observations de la Haute Corporation.

Quant à la disposition prévoyant que des fonctionnaires ou employés de l'Etat peuvent être détachés à la RGTP, le Conseil d'Etat estime qu'il est inconcevable que des agents de l'Etat bénéficiant du statut public puissent être détachés à un établissement public qui est géré dans les formes et selon les méthodes du droit privé. Les amendements gouvernementaux respectent l'avis de la Haute Corporation en reprenant la proposition de texte de cette dernière, mais ajoutent aux agents de l'Etat chargés de tâches relevant de la RGTP au moment de l'entrée en vigueur „ qui peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP“, également la possibilité de confier pareilles tâches à des agents relevant des communes, de syndicats de communes ou des CFL. Tout comme le Conseil d'Etat, la Commission n'a pas d'objection contre cette extension, sous réserve que les modalités de tels détachements soient clairement déterminées d'avance entre l'établissement public, voire son autorité de tutelle et les communes et que ces modalités soient conformes aux lois en vigueur.

Au deuxième alinéa du paragraphe 3, le Conseil d'Etat a critiqué la disposition selon laquelle le programme de la formation dispensée aux agents de la RGTP est approuvé par le seul ministre. La commission note qu'il a été tenu compte de cette objection dans le cadre des amendements gouvernementaux précités.

Suivant le Conseil d'Etat, le deuxième alinéa de l'article 23 du projet de loi sous examen viole le principe de la légalité des incriminations en ce qu'il incrimine indistinctement toute infraction au texte de loi qui était soumis à son examen. La Haute Corporation a été suivie en ce qu'il a été pris soin de préciser la portée de l'article comportant les sanctions pénales.

Les dispositions retenues à l'article 24 du projet de loi sous examen sont contraires à la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme. En effet, suivant cette jurisprudence, il revient au législateur soit de prévoir l'établissement d'un mandat préalable par le juge judiciaire, auquel il incombe alors de vérifier si les mesures envisagées ne sont pas arbitraires ou disproportionnées, soit d'introduire des restrictions et des conditions en veillant à ce que l'ingérence dans les droits du citoyen soit étroitement proportionnée au but légitime recherché. Cette observation se rapproche de la position adoptée par le Conseil d'Etat dans un autre avis récent portant sur la réforme de la législation sur la concurrence (cf. projet de loi No 5229). Il a été donné suite aux observations relatives ci-dessus.

*

CONCLUSION

Au vu de ce qui précède la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le présent projet de loi dont la teneur est la suivante:

*

PROJET DE LOI
portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée
du 12 juin 1965 sur les transports routiers

Chapitre I – *Objet et champ d'application*

Art. 1er.– La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.

Art. 2.– Les services des transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française.

Sans préjudice des accords particuliers que la Régie Générale des Transports Publics, en abrégé RGTP, qui est instituée en vertu de l'article 6, peut conclure en application de l'article 15 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Art. 3.– 1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.

Font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services publics réguliers ou occasionnels sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.

Font partie des services de transports publics par route:

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services publics réguliers et des services réguliers spécialisés,
- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services publics occasionnels,

à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 2.

2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre la RGTP et le ou les transporteurs concernés.

Les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les conditions à fixer par règlement grand-ducal.

Art. 4.– Les services de transports publics comprennent les services publics réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services publics occasionnels.

Sont considérés comme services publics réguliers les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant paiement du prix de transport.

Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services publics, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.

Sont considérés comme services publics occasionnels les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services publics réguliers.

Par transport rémunéré il faut entendre tout transport effectué moyennant une contre-prestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Art. 5.– 1. L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Le membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.

En vue de l'obtention des licences communautaires, des autorisations de cabotage et de la licence nationale, le transporteur doit justifier qu'il remplit les conditions de la loi du 30 juillet 2002 précitée. Ces licences et autorisations ont une durée de validité de cinq ans. Elles sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

3. Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi du 11 juin 1999 précitée.

Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2. de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le Ministre à refuser la délivrance de la licence nationale, de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.

Chapitre II – L'organisation des transports publics

Art. 6.– 1. La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions d'organisation des transports publics telles que déterminées aux articles 1er à 4 de la présente loi sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP.

Son siège est établi à Luxembourg. Il peut par règlement grand-ducal être transféré en tout autre endroit du Grand-Duché de Luxembourg.

La RGTP dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre. Elle est gérée dans les formes et selon les méthodes du droit privé; ses engagements sont réputés commerciaux.

2. La RGTP a pour objet:

- de déterminer l’offre des services de transports publics constatés, le cas échéant, après enquête sur les besoins de trafic, et prenant en compte tant les objectifs de la politique économique et sociale que les orientations politiques en matière d’aménagement du territoire, d’habitat et d’environnement ainsi qu’en matière budgétaire et des finances publiques;
- de proposer l’établissement, les modifications importantes ou la suppression de services de transports publics et d’aviser les demandes afférentes de la part de tiers;
- de définir le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l’ensemble du territoire national;
- de conclure avec des opérateurs qui répondent aux exigences de l’article 5, et qui sont susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis, la RGTP pouvant faire dépendre l’attribution des prestations en question du résultat d’une soumission publique;
- d’étudier, de promouvoir et de gérer, avec le concours des autorités organisatrices compétentes en Allemagne, en Belgique et en France, les services de transports publics sur les relations transfrontalières prévues à l’article 2;
- d’assurer la gestion administrative, technique, financière et comptable des services de transports publics, y compris notamment aussi les services réguliers spécialisés et les services occasionnels pour le compte des personnes fréquentant les établissements de l’éducation différenciée;
- de participer, à la demande du Ministre, à l’étude et à la promotion de techniques de transports et d’énergies de propulsion alternatives pour les véhicules utilisés pour les moyens de transports publics;
- d’accomplir par ailleurs toute autre mission qui se rattache directement ou indirectement à son objet, qui tend à en favoriser la réalisation ou qui lui est confiée par le Ministre;
- de conclure des conventions avec l’Etat ainsi qu’avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui répondent notamment aux exigences de l’article 15 et qui, de façon générale, sont nécessaires à l’accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

La RGTP a en outre pour mission de mettre en œuvre une centrale de mobilité et d’en assurer la gestion en vue de faciliter l’accès aux transports en commun:

- en assurant la communication avec le public sur l’offre des transports publics par l’information ainsi que par l’analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance;
- en promouvant les transports publics, en particulier par la sensibilisation et l’information du public;
- en développant des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l’article 3;
- en assistant les communes et les syndicats de communes lors de l’élaboration et de la mise en œuvre des plans de déplacement locaux prévus par l’article 18;
- en nouant les relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu’avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics ou la réalisation de l’objet social de la RGTP.

Les modalités de mise en œuvre des missions sus-énoncées sont réglées par voie de contrat entre l’Etat et la RGTP.

Art. 7.– 1. La RGTP est administrée par un conseil d’administration.

Le conseil d’administration définit la politique générale de la RGTP et en contrôle la gestion. A cet effet il exerce notamment les attributions suivantes:

- a) il est responsable de la réalisation de l’objet social de la RGTP;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la RGTP, et il établit le rapport général d’activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la RGTP;
- d) il soumet au Ministre les propositions en matière tarifaire;
- e) il procède à la création et à la suppression d’emplois et il détermine les principes d’organisation interne de la RGTP;

- f) il engage le personnel de direction;
- g) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- h) il émet un avis sur toute question relative à la gestion et au développement des transports publics de sa propre initiative ou à la demande du Ministre;
- i) il conclut les conventions auxquelles est partie la RGTP;
- j) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de cinq membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Ministre, dont un président et un vice-président. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révocables ad nutum.

En cas de vacance d'un siège de membre du conseil d'administration par suite de décès, de démission, de révocation ou d'incapacité durable, le Ministre propose à l'approbation du Grand-Duc un remplaçant appelé à achever le mandat de celui qu'il remplace.

Ne peuvent devenir membre du conseil d'administration:

- les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat;
- les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société qui exerce des activités de transport de personnes; par propriétaire est désignée toute personne qui détient directement ou indirectement une participation de 10% ou plus dans une société ou institution dont l'objet est le transport de personnes;
- les fonctionnaires qui, en vertu de leurs fonctions, sont appelés à surveiller ou à contrôler l'établissement ou qui, en vertu des pouvoirs leur délégués, approuvent des actes administratifs de la RGTP ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement.

Le conseil d'administration désigne un secrétaire hors de son sein. Le secrétaire est notamment chargé de dresser procès-verbal des réunions, d'assister le président dans ses tâches et de tenir les archives du conseil.

Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la RGTP l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises le demandent.

Les réunions du conseil d'administration sont présidées, les ordres du jour fixés et les délibérations dirigées par le président ou, en cas d'empêchement de celui-ci, par le vice-président ou, à leur défaut, par le doyen d'âge. Le conseil d'administration ne délibère valablement que si la majorité de ses membres sont présents ou représentés. Les délibérations ne peuvent porter que sur les points portés à l'ordre du jour, à moins que l'urgence d'une proposition faite au début de la séance ne soit reconnue par la majorité des membres présents ou représentés.

Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité des membres présents ou représentés; en cas de partage des voix, la voix de celui qui préside est prépondérante. Le droit de se faire représenter par un autre administrateur ne vaut que pour une réunion déterminée, un administrateur ne pouvant représenter qu'un seul de ses collègues.

Le conseil d'administration peut recourir à l'avis d'experts s'il le juge nécessaire. Les experts peuvent assister avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration, si celui-ci le demande.

En dehors des communications que le conseil d'administration est tenu de soumettre au Ministre ou décide de rendre officielles, ses membres, son secrétaire ainsi que toute autre personne appelée à assister aux réunions sont tenus de garder le secret des délibérations et des votes ainsi que de tous documents et renseignements ayant un caractère confidentiel.

2. Les délibérations du conseil d'administration sont consignées dans des procès-verbaux qui sont signés par la majorité des administrateurs présents ou représentés. Ces procès-verbaux sont conservés au siège de la RGTP.

3. Les procès-verbaux sont à communiquer au ministre qui peut suspendre, dans un délai de 60 jours, les décisions du conseil d'administration, lorsqu'il estime que celles-ci sont contraires aux lois, aux règlements ou aux conventions conclues avec l'Etat.

4. Le conseil d'administration peut déléguer la gestion journalière de la RGTP et la représentation de celle-ci en ce qui concerne cette gestion à une ou plusieurs personnes, membres du conseil d'administration ou non, agissant individuellement ou en comité.

La ou les personnes chargées de la gestion journalière sont responsables pour préparer et exécuter les décisions du conseil d'administration et pour assurer en général la gestion courante des affaires de la RGTP. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la RGTP, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.

5. La RGTP est engagée en tout état de cause par la signature du président et d'un autre administrateur ou par la signature de toute personne à qui de tels pouvoirs ont été spécialement délégués par le conseil d'administration ou, en ce qui concerne la gestion journalière, par les personnes auxquelles cette gestion a été confiée, aux conditions fixées par le conseil d'administration. Les délégations sont susceptibles de subdélégation.

Le conseil d'administration représente la RGTP en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la RGTP.

6. Les rémunérations et indemnités des membres du conseil d'administration et de son secrétaire sont fixées par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.

Art. 8.— Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 9, le personnel est lié à la RGTP par un contrat de louage de services de droit privé.

Art. 9.— Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la RGTP, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la RGTP.

La RGTP rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question.

Art. 10.— La comptabilité de la RGTP est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.

L'exercice financier coïncide avec l'année civile.

Avant le premier novembre de chaque année, la RGTP arrête le budget de l'exercice suivant.

Les comptes annuels sont contrôlés par un réviseur d'entreprises, désigné par le Gouvernement en conseil. Le réviseur d'entreprises a pour mission de contrôler les comptes de la RGTP ainsi que la régularité des opérations effectuées et des écritures comptables. Son mandat a une durée de trois ans et il est renouvelable. Sa rémunération est à charge de la RGTP. Le réviseur d'entreprises remet son rapport au conseil d'administration pour le premier avril de l'année qui suit l'exercice contrôlé. Il peut être chargé par le conseil d'administration de procéder à des vérifications spécifiques.

Le conseil d'administration approuve les comptes de fin d'exercice et l'affectation de l'excédent de recettes éventuel. Il est prélevé sur le bénéfice annuel net cinq pour cent (5%) au moins qui sont affectés pour la formation d'une réserve. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire dès lors et aussi longtemps que cette réserve atteint dix pour cent (10%) de la moyenne des cinq dernières dotations budgétaires annuelles dont question à l'article 16.

Pour le 1er mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagné du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises.

La décharge du conseil d'administration est donnée par le Gouvernement en conseil. Elle est acquise de plein droit si ce dernier n'a pas pris de décision dans le délai de trois mois à partir de la date de dépôt visée à l'alinéa précédent.

L'établissement est soumis au contrôle de la Cour des comptes quant à l'emploi conforme des concours financiers publics qui lui sont affectés.

Art. 11.— La RGTP est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.

L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la RGTP. A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complétée par l'ajout des termes „la Régie Générale des Transports Publics“.

Les actes passés au nom et en faveur de la RGTP sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.

Art. 12.– 1. L'établissement, les modifications importantes et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre. Les propositions afférentes lui sont présentées par la RGTP ou par l'intermédiaire de celle-ci.

Les transports irréguliers de personnes qui sont effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur et qui ne rentrent pas dans l'une des catégories énumérées au paragraphe 3., sont également soumis à autorisation du Ministre qui pourra en refuser l'octroi, lorsque les voyageurs peuvent sans inconvénient, faire usage des services de transport public.

2. L'établissement d'un service de transports publics nouveau ainsi que toute modification importante et toute suppression d'un service de transports publics existant qui ont un caractère régulier sont précédés d'une enquête sur les besoins du trafic, sauf circonstances dûment justifiées à apprécier par le Ministre.

L'exécution d'un service public occasionnel peut également faire au préalable l'objet d'une telle enquête.

3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services publics occasionnels les transports irréguliers de personnes, qui rentrent dans l'une des catégories ci-après, ne sont pas soumis à autorisation du Ministre

- les transports à caractère touristique organisés à l'intention des voyageurs qui se déplacent pour leur agrément, empruntant un itinéraire permettant la vue de lieux ou de paysage intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités;
- les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives;
- les services de navette organisés pour transporter, d'un même lieu de départ à un même lieu de séjour de vacances ou d'intérêts touristiques, les voyageurs préalablement constitués en groupe selon la durée de séjour prévue pour ramener chaque groupe au point de départ au cours d'un voyage ultérieur à l'expiration de la période prévue.

Art. 13.– Le Ministre exerce la haute surveillance sur les activités de la RGTP.

Les décisions prises et les avis émis par la RGTP selon les modalités figurant sous a), b), c), d) et h) du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 7 sont soumis à l'approbation du Ministre. Le Ministre exerce cette approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision ou de l'avis de la RGTP; passé ce délai, l'accord du Ministre est présumé, la décision peut être exécutée et l'avis peut être publié.

Lorsqu'une des entreprises désignées à l'article 5 trouve mal fondée une décision de la RGTP à son égard, elle peut déférer celle-ci au Ministre qui, après avoir entendu la RGTP, la confirme ou la réforme dans les trois mois à compter de l'introduction par l'entreprise requérante de son recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.

La décision ministérielle est motivée.

Chapitre III – Le financement des transports publics

Art. 14.– L'Etat peut contribuer au financement des services de transports publics, dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix de transport perçus par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux.

A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont

rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre la RGTP et lesdites entreprises.

Art. 15.– Lorsque dans l’intérêt d’une optimisation de l’offre de transport ou d’une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics qui soit relèvent des attributions d’une commune ou d’un syndicat de communes, soit sont organisés dans l’intérêt d’une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, la RGTP peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l’article 12, conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l’entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d’exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l’organisation et du coût de celles-ci.

Art. 16.– Les recettes de la RGTP sont constituées:

- par la vente de titres de transport ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la RGTP;
- par les produits des participations prévues à l’article 15;
- par les subventions de l’Union européenne allouées à des projets d’amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la RGTP assume la mise en œuvre;
- par des dotations budgétaires.

Art. 17.– Les dotations au profit de la RGTP sont inscrites annuellement au Budget de l’Etat.

Chapitre IV – *Les interventions des Communes en matière de transports publics*

Art. 18.– En vue d’assurer sur le plan local un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d’accès, d’une part, et la protection de l’environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d’autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours de la RGTP des plans de déplacement locaux portant notamment sur

- 1° la diminution du trafic automobile;
- 2° le développement des transports publics et d’autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants;
- 3° l’aménagement et l’exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage;
- 4° l’organisation du stationnement;
- 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l’environnement; et
- 6° l’encouragement pour les entreprises et les administrations publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l’utilisation des transports publics et le covoiturage.

L’objectif du plan de déplacement local est l’usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d’énergie. Le plan détermine les mesures d’aménagement et d’exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d’une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d’exploitation des mesures qu’il comporte. Il est veillé que les plans de déplacement locaux soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d’aménagement du territoire et de politique de mobilité.

Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d’études et d’information des communes et syndicats de communes destinés à l’élaboration, à la mise en œuvre et à l’actualisation des plans de déplacement locaux à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours de la RGTP.

Art. 19.– Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.

Le délégué communal aux transports publics a pour mission d’assurer la communication entre la commune et ses habitants et la RGTP pour toute question d’organisation des transports publics et d’information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.

Art. 20.– 1. La RGTP peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.

2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, est à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

3. L'aménagement des arrêts et haltes nouvellement mis en place dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi est à charge de la commune territorialement concernée.

La charge de l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national est également assumée par la commune territorialement concernée. Si la commune reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci ou demander à la RGTP de suspendre la desserte de l'arrêt ou de la halte jusqu'au moment où la commune se sera exécutée.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent l'aménagement et l'entretien des gares et de leurs dépendances qui, selon l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent aux CFL, revient au propriétaire.

4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 2. et 3. l'Etat assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings d'accueil et des établissements de l'enseignement post-primaire. Un règlement grand-ducal énumérera et tiendra à jour le relevé des gares de transbordement et arrêts en question.

5. Les obligations mentionnées aux paragraphes 2., 3. et 4. sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées à la RGTP.

6. Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts et haltes assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1. Cette aide ne peut pas dépasser 50% du prix de revient des projets concernés.

Chapitre V – *Le partenariat des usagers des transports publics*

Art. 21.– Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l'objet est de servir de plateforme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Indépendamment des attributions prévues à l'alinéa qui précède, le Ministre peut consulter le comité sur d'autres sujets en relation avec les transports publics.

Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.

Chapitre VI – *Les règles tarifaires et de police*

Art. 22.– 1. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution des dispositions de la présente loi, et notamment

- a) les conditions d'octroi et de retrait de l'autorisation prévue à l'article 12;

- b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;
- c) les prescriptions relatives aux documents de transport;
- d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;
- e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;
- f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;
- g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sécurité et la sûreté des services de transports publics.

2. Des agents de la RGTP spécialement agréés à cet effet par le Ministre peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.

Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part de la RGTP.

S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, la RGTP prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'elle a conclu avec cet opérateur.

Si les irrégularités sont susceptibles de donner lieu à des mesures administratives, la RGTP transmet le dossier au Ministre en vue de l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2. et 3. de l'article 5.

3. Le Ministre peut en outre agréer des agents autorisés à procéder aux contrôles relatifs au respect des dispositions sous b) du paragraphe 1.

En vue de leur agrément, les agents doivent avoir suivi une formation spéciale qui est dispensée sous la responsabilité de la RGTP et dont le programme a été approuvé par règlement grand-ducal.

Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents sont autorisés à vérifier l'identité des personnes contrôlées et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.

4. Les agents visés au paragraphe 3. ainsi que les fonctionnaires de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent enjoindre aux personnes qui, de par leur comportement troublent l'ordre en la sécurité dans un moyen des transports publics, dans une gare, dans une halte ou à un arrêt de quitter le véhicule et de s'éloigner des lieux.

Le Ministre peut interdire en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an aux personnes qui ont fait l'objet d'une injonction de quitter un moyen des transports publics, une gare, une halte ou un arrêt dans les conditions de l'alinéa qui précède, l'accès et le séjour dans les moyens de transports publics, et dans les gares, dans les haltes et aux arrêts. La notification de cette interdiction est valablement faite par lettre recommandée adressée à la résidence normale de la personne intéressée.

5. Avant d'entrer en fonctions les agents visés aux paragraphes 2. et 3. prêteront devant le Ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“.

Chapitre VII – Dispositions pénales

Art. 23.– La violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations prévues aux articles 5 et 12, les infractions aux conditions d'assurance des transports visés par la présente loi ainsi que les faux en écritures et l'usage de faux en matière de facturation des prestations fournies par les entreprises de transports dont question à l'article 5 sont punies d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux règlements d'exécution pris en vertu de l'article 22 sont punies d'une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l'article 25. En cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement, le maximum de l'amende est prononcé.

La confiscation spéciale prévue par l'article 32 du code pénal est facultative pour le juge. Cette confiscation peut intervenir, même si le condamné n'est pas propriétaire de l'objet du délit. Le jugement

qui ordonne la confiscation prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet. Cette amende aura le caractère d'une peine.

Art. 24.– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent *ratione loci* ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissé copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.

Art. 25.– En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la police grand-ducale habilités à

cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 23 et 24.

Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 26.— Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux fonctionnaires de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 23 et 24.

Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

Chapitre VIII – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 27.— 1. Les dispositions des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers sont abrogées.

2. L'article 1er de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**— La présente loi s'applique aux transports par route de choses rémunérés comportant le passage d'une frontière.

Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Les transports de choses au moyen de véhicules loués sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l'article 7.

Toutefois, l'article 5 peut avoir pour effet d'étendre le champ d'application de la présente loi à d'autres catégories de transport rémunéré ou non-rémunéré."

3. L'article 5 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 5.**– Le règlement grand-ducal prévu à l'article 7 de la présente loi déterminera les prescriptions relatives au respect, par les transporteurs de choses résidents et non-résidents, ainsi que par les auxiliaires de transport, des traités, accords et conventions en matière de transports intérieurs et internationaux, rémunérés et non-rémunérés, et des dispositions prises en application de ceux-ci."

4. L'article 9 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 9.**– 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou moyens de transport à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent *ratione loci* ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissée copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de

contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.“

Chapitre IX – Dispositions finales

Art. 28.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du ... sur les transports publics“.

Art. 29.– La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2005.

Luxembourg, le 10 mai 2004

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER

