

N° 7490

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI**sur les transports publics**

* * *

*(Dépôt: le 15.10.2019)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (30.9.2019).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	9
4) Commentaire des articles	14
5) Fiche financière	22
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	23
7) Résumé	26

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons :

Article unique.– Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi sur les transports publics.

Palais de Luxembourg, le 30 septembre 2019

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

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre Ier– Dispositions générales

Art 1er. La présente loi a pour objectif la planification, l'organisation, la mise en place et la gestion des services de transports publics.

Elle définit les services de transports publics, en détermine l'exploitation et le financement, et crée une administration des transports publics dont elle fixe les missions.

Elle détermine la coordination des différents services offerts par les opérateurs qui agissent dans le domaine des transports publics ainsi que celui des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, ainsi que l'information du public sur l'ensemble des services ayant trait à la mobilité durable des personnes par rail et par route.

Chapitre II – Champ d'application et définitions

Art. 2. Le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné «le ministre», constitue l'autorité organisatrice des services de transports publics tels que décrits dans la présente loi.

Les services de transports publics sont destinés à couvrir les besoins de déplacement de personnes sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ainsi que sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française. Ils sont qualifiés de services publics lorsqu'ils sont organisés par l'État ou une collectivité publique dans le but de satisfaire un intérêt général et exploités sous son contrôle.

Les services de transports publics portent sur les transports publics de voyageurs effectués par rail et par route.

Sans préjudice des conventions que peut conclure le ministre en application de l'article 14 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Art. 3. Font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs assurés au moyen de trains et de tramways, assurant les services réguliers sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux assurés au moyen de trains assurant les services réguliers 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 le ministre et le ou les transporteurs concernés.

Art. 4. Font partie des services de transports publics par route les transports effectués au moyen de véhicules de catégorie M ou d'ensembles de véhicules routiers dont le véhicule moteur est classé comme véhicule de catégorie M tel que défini à l'article 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, 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.

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 par route, dans les conditions à convenir entre le ministre et le ou les transporteurs concernés.

Art. 5. 1. Les services de transports publics par route sont définis comme suit:

- a) les services réguliers: services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés;

- b) les services réguliers spécialisés: services qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services réguliers, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs;
- c) les services publics à la demande: services qui sont offerts et exécutés sur un trajet déterminé en fonction de la demande des voyageurs;
- d) Les services sont considérés comme spécifiques si les transports sont complémentaires aux services tels que décrits dans le présent article et s'ils sont effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque ces services ne sont pas accessibles à une personne atteinte d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente.

2. Les activités de transport suivantes ne sont pas considérées comme services de transports publics :

- a) les services de taxi tels que définis à l'article 1 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis;
- b) les services assurés par des voitures de location avec chauffeur;
- c) 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;
- d) les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives;
- e) les transports pour compte propre tels que définis à l'article 2 du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.

Chapitre III – Organisation des transports publics

Art. 6. Le ministre fixe les orientations stratégiques de la mobilité en cohérence avec les objectifs du gouvernement. Il est en charge de la planification stratégique de la mobilité, du développement des réseaux de transports et de leur intermodalité. À la demande de communes ou d'entreprises, il coordonne l'élaboration de plans de mobilité. Il est compétent pour l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics définis à l'article 5, paragraphe 1. Dans ce contexte, il:

- a) détermine les réseaux et l'offre des services de transports publics;
- b) définit le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national et transfrontalier;
- c) étudie et promeut en collaboration et 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) procède à l'établissement, aux modifications et à la suppression de services de transports publics et traite les demandes et propositions afférentes de la part de tiers; l'exploitation 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 en mobilité et la cohérence avec les réseaux de transports publics, sauf circonstances dûment justifiées à apprécier par le ministre;
- e) confie l'exploitation des services de transports publics nationaux et transfrontaliers à des exploitants qui répondent aux exigences prévues par les articles 11 et 12 et qui sont susceptibles de fournir les services de transports publics nécessaires, et conclut avec eux les contrats de service public requis;
- f) élabore les lignes de conduite pour l'aménagement et l'entretien des arrêts, haltes, gares et pôles d'échanges desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi;
- g) effectue des campagnes de sensibilisation du grand public.

Chapitre IV – Administration des transports publics

Art. 7. Il est créé une administration des transports publics, appelée ci-après «administration», qui est placée sous l'autorité du ministre.

L'administration est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements et aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des usagers, d'assurer la mobilité des personnes par des services de transports publics par route. À cet effet elle est chargée de l'organisation, de la gestion et de la planification des horaires ainsi que du contrôle des transports publics par route tels que définis à l'article 4 et l'article 5, paragraphe 1 ainsi que de l'information multimodale des usagers des moyens de transports publics.

Art. 8. L'administration:

- a) soutient, assiste et conseille le ministre dans le cadre de la réalisation de la politique des services de transports publics par route;
- b) optimise et gère en collaboration et avec le concours des autorités organisatrices compétentes en Allemagne, en Belgique et en France, les services de transports publics par route sur les relations transfrontalières;
- c) élabore la réglementation luxembourgeoise dans son domaine de compétence et en assure l'exécution;
- d) représente le ministre dans des commissions, organismes ou associations nationales, transfrontalières et internationales en relation avec les transports publics par route nationaux et transfrontaliers;
- e) assure la coordination entre les différents opérateurs de transports publics nationaux et transfrontaliers;
- f) assure, auprès du public ainsi que des acteurs publics et privés l'information et le conseil en matière de l'offre de mobilité, ainsi que l'information multimodale et intégrée sur les modes de transports publics et de mobilité active, à l'aide des moyens de communication et des technologies appropriés;
- g) gère les réclamations qui sont portées à sa connaissance;
- h) élabore les propositions en matière tarifaire et exécute les décisions y afférentes du ministre;
- i) effectue pour le ministre des missions de collecte des données des transports publics par route et d'autres données nécessaires à l'accomplissement de sa mission ;
- j) assure la gestion organisationnelle, administrative, technique, financière et comptable ainsi que le contrôle des services de transports publics réguliers, réguliers spécialisés et des services à la demande tels que définis à l'article 5, paragraphe 1 et assurés par les exploitants suivant un contrat de services publics;
- k) effectue les tâches administratives et procédurales résultant des dispositions communautaires en matière de transports de voyageurs par route;
- l) assure toutes tâches et compétences lui conférées par ailleurs par le ministre.

Art. 9. L'administration est dirigée par un directeur qui en est le chef d'administration. Le directeur dirige, coordonne et surveille les activités qui relèvent de la compétence de l'administration et représente l'administration dans ses relations avec les autorités et le public.

Le directeur est assisté de deux directeurs adjoints auxquels il peut déléguer certaines de ses attributions et qui le remplacent en cas d'absence.

Art. 10. 1. Le cadre du personnel de l'administration comprend un directeur, deux directeurs adjoints et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Le directeur et les directeurs adjoints sont nommés par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en conseil.

Le directeur doit remplir les conditions d'études pour l'accès aux fonctions du sous-groupe administratif du groupe de traitement A1.

Chapitre V – Exploitation des services de transports publics

Art. 11. 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 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

2. 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 6 juin 2019 précitée.

Art. 12. 1. L'exploitation des services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, établies dans un État membre de l'Espace Économique Européen conformément au règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Le transporteur établi au Luxembourg doit être titulaire d'une autorisation d'établissement, établie conformément à 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, ainsi que d'une licence communautaire prévue par le règlement (CE) n° 1073/2009 précité, au cas où il exploite un ou plusieurs services transfrontaliers.

Le transporteur établi dans un autre État membre doit être titulaire d'une licence communautaire ainsi que, le cas échéant, d'une autorisation de cabotage, prévues par le règlement (CE) n° 1073/2009 précité.

2. Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 1 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.

Chapitre VI – Financement des transports publics

Art. 13. L'Etat contribue au financement des services de transports publics. À cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées aux articles 11 et 12 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'État, sont rémunérées sur base de contrats de services publics conclus entre le ministre et lesdites entreprises.

Art. 14. 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 services de transports publics dont question à l'article 5, paragraphe 1 et des services qui relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, le ministre peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 6, conclure avec la commune ou le syndicat de communes 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.

Chapitre VII – Contrats de services publics

Art. 15. L'exploitation des services de transports publics par route est confiée à un ou plusieurs exploitants conformément à l'article 12. Ces services prennent la dénomination de Réseau Général des Transports Routiers (RGTR). L'exploitant de services de transports publics doit répondre aux exigences nécessaires pour l'exercice des activités de transport de voyageurs telles que définies à l'article 12 précité.

Les conditions générales d'exploitation de ces services de transports publics sont fixées dans un contrat de services publics que le ministre conclut avec l'exploitant. Ce contrat règle les droits pour la

fourniture et l'exploitation des prestations de transports en contrepartie de l'exécution d'obligations de services publics et comprend:

- les modalités opérationnelles et consignes d'exploitation;
- les exigences relatives au matériel roulant;
- les exigences relatives au personnel de conduite;
- les critères de qualité et de performance requis;
- les modalités de contrôle par le ministre;
- les modalités de la rémunération qui sert de compensation;
- les amendes conventionnelles;
- les modalités de résiliation du contrat.

Chapitre VIII – Les interventions des communes

Art. 16. 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 l'administration pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public concerné.

Art. 17. L'aménagement et l'entretien des arrêts et terminus de ligne 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, sont à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, l'État peut y pourvoir aux frais de celle-ci.

Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'État au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux lignes de conduite déterminées par le ministre.

Art. 18. 1. Par dérogation aux dispositions de l'article 17 l'État assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings-relais P+R et des établissements de l'enseignement post-primaire.

2. Les obligations mentionnées au paragraphe 1 sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées au ministre.

Chapitre X – Comité des usagers des transports publics

Art. 19. Un comité des usagers de transports publics sert de plate-forme 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 XI – Règles d'exécution et de police

Art. 20. 1. Un règlement grand-ducal détermine:

- a) les prix et les conditions du transport ainsi que les modalités d'établissement et d'utilisation des titres de transport;
- b) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;
- c) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;
- d) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation des services de transports publics.

2. Des agents 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 21 à 24.

Avant d'entrer en fonctions les agents prêteront devant le ministre ou son délégué le serment suivant: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.».

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 du ministre et, le cas échéant, à l'application des dispositions prévues aux articles 11 et 12.

S'il est constaté que des obligations contractuelles telles qu'énoncées à l'article 15 n'ont pas été respectées par un opérateur, le ministre prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de services publics qu'il a conclu avec cet opérateur.

Chapitre XII – Dispositions pénales

Art. 21. Les infractions aux règlements d'exécution pris en vertu de l'article 20 sont punies d'une amende de 25 à 1.000 euros, sans préjudice des dispositions de l'article 23; cette amende a le caractère d'une peine de police. 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 31 du Code pénal est facultative.

Art. 22. 1. Les infractions à la présente loi sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire et par les agents des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal.

2. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics 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. 23. En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 21 et 22, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les agents 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:

- a) si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
- b) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- c) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
- d) 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 21 et 22.

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 consé-

quence 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. 24. 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 membres de la police grand-ducale ou aux agents 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 21 et 22.

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 XIII – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 25. 1. La loi du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogée.

2. Aux articles 1, 2 et 4 de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les mots "la Communauté des Transports" sont remplacés par ceux de "le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions".

3. A l'article 1er de la loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, les mots "la Communauté des Transports" sont remplacés par ceux de "le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions".

À l'article 7 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers, les mots "la Communauté des Transports" sont remplacés par ceux de "le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions".

4. Le Code de la consommation est modifié comme suit :

1° L'article L. 311-5, paragraphe (5) est abrogé.

2° L'article L. 311-6, paragraphe (5) est abrogé.

Chapitre IX – Dispositions finales

Art. 28. Tout le personnel actuellement engagé sous le statut du salarié conformément au Code du travail par la Communauté des Transports est repris par l'État sous le statut de l'employé de l'Etat et affecté à l'administration des transports publics ou au Ministère de la Mobilité et des travaux publics, département de la mobilité et des transports. Les décisions de classement et l'ancienneté acquises auprès de la Communauté des Transports sont reprises par l'Etat.

EXPOSE DES MOTIFS

Considérations générales

Le présent projet de loi fait suite à l'accord de coalition et la déclaration gouvernementale du 3 décembre 2018 qui ont prévu notamment à ce sujet que « *Une analyse sera menée afin de déterminer si un établissement public est encore adapté pour organiser certaines missions dans le cadre des transports publics ou bien si une approche plus centralisée au sein du département des transports ne soit préférable afin d'augmenter l'efficacité et une meilleure cohérence dans l'organisation des transports publics.* »

En effet, les principales raisons pour fusionner les compétences du département des transports et plus particulièrement de la direction des transports publics avec celles d'un établissement public seront une meilleure coordination des tâches pour permettre d'augmenter l'efficacité des ressources. En outre la refonte complète de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics introduit en même temps une redéfinition des services de transports publics dans un monde qui requiert de plus en plus de mobilité ainsi qu'une simplification administrative dans divers processus d'autorisation. Les visions du département des transports en matière de mobilité, englobant tous les modes et moyens de transport qui ne seraient ni individuels ni à combustible fossile, ne sont réalisables que si les compétences sont centralisées et bien définies.

L'évolution de la mobilité en général des résidents et des frontaliers moyennant les services de transports publics, la création de nouveaux moyens de transports publics avec le funiculaire et le tram, le souhait de promouvoir une mobilité active et alternative, et puis l'évolution du réseau d'autobus du RGTR (« Régime général des transports routiers ») en particulier qui est en cours de réorganisation complète, amène le gouvernement à proposer cette nouvelle législation. Les contrats de services publics du RGTR viendront bientôt à terme et un appel à l'offre public européen mettra finalement fin à des décennies de contrats consécutifs négociés entre l'État et les différents exploitants.

D'ailleurs, l'État ne doit pas seulement réagir mais de préférence anticiper l'évolution, ce qui s'avère une tâche très ambitieuse. En outre, il faut être en mesure d'offrir un système de transports publics variés et performants, adaptés aux besoins des usagers tout en tenant compte des différences démographiques régionales. Le programme gouvernemental prévoit d'ailleurs qu'une analyse soit effectuée sur l'option d'offrir un transport à la demande. Bien que l'établissement de nouveaux produits tels que taxi collectif ou „Rufbus“ avaient déjà été envisagés par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, ce genre de service n'a pas encore trouvé d'implantation au Grand-Duché, mais sera maintenant pris en compte dans les travaux de réorganisation du réseau RGTR. Le programme gouvernemental prévoit aussi qu'un concept d'harmonisation des arrêts d'autobus soit élaboré ensemble avec le Syndicat des villes et communes luxembourgeoises (Syvicol), et que les services de bus réservés aux personnes à mobilité réduite soient évalués. La loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics date de la même année que le plan intégratif qui a été présenté en 2004 dans un papier stratégique, portant le nom IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept), fruit de la collaboration entre plusieurs acteurs publics et privés et présentant les analyses et études en vue de l'élaboration d'un concept de développement dynamique pour une meilleure coordination de l'aménagement du territoire et la mobilité, afin d'harmoniser la structure urbaine, le flux de navetteurs et les infrastructures de transport. L'objectif était de porter la part des transports publics, alors de 12 %, à 25 % en 2020, de développer la structure urbaine de façon à contribuer à la réduction du trafic et au transfert vers d'autres modes de transport, et de réduire les impacts négatifs envers l'environnement. Dans ce papier stratégique, trois scénarios de développement étaient envisagés, tous les scénarios prévoyant un développement des navetteurs et des habitants. Or, les évolutions des différents groupes se sont avérées plus importantes que les statistiques ne l'avaient anticipé. Ainsi, le gouvernement a pris la décision de mettre en place un programme d'investissement dans les transports en commun, tout en affinant les mesures à prendre au niveau de la mobilité.

Le 1^{er} papier stratégique du gouvernement pour une mobilité durable des résidents et des frontaliers (MoDu), a ensuite été publié le 19 avril 2012 par le ministre du Développement durable et des Infrastructures de l'époque. Il a été revu et mis à jour récemment : la stratégie Modu 2.0 a été approuvée par le Conseil de Gouvernement en date du 23 mai 2018, et a été présentée en mai 2018 au public par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Cette stratégie met en évidence les progrès faits depuis 2012 surtout en infrastructures et fixe des objectifs pour l'horizon 2025, en vue d'intégrer

les progrès technologiques récents ; elle renforce la stratégie d'une boîte à outils de la mobilité et se veut d'assurer la cohérence avec de nouvelles stratégies globales et nationales (accord de Paris sur le Climat, Troisième Révolution Industrielle).

Il s'en suit que cette stratégie s'adresse plus explicitement aux quatre acteurs de la mobilité à savoir les citoyens, les communes, les employeurs et l'État avec notamment ses établissements scolaires. Suivant l'accord gouvernemental, il est prévu que le Gouvernement met en place un Observatoire de la mobilité sous la tutelle du ministre de la mobilité et des travaux publics dans le but de chercher des synergies dans la récolte des données par divers acteurs publics et privés, de planifier la collecte des données manquantes, en particulier par le biais d'enquêtes ménages régulières, et mettre les données recueillies à la disposition des acteurs concernés. Cet observatoire de la mobilité pourrait utilement collaborer avec le LISER en coopération avec l'observatoire de l'Aménagement du Territoire et avec le Statec. Le Gouvernement souhaite ainsi favoriser un changement de paradigme, en incluant tous les acteurs et en créant des liens d'échanges entre eux. L'administration projetée par le présent projet de loi sera un des éléments parmi plusieurs acteurs qui peut fournir une partie des données utiles, profitant en retour de la consolidation de toutes les données par l'Observatoire de la mobilité que ce dernier aura pu obtenir.

L'organisation et l'offre des transports publics

Le ministre et son département de la mobilité et des transports ont clairement une mission de planification stratégique et efficace. La désignation explicite des compétences dans le présent projet de loi est volontaire. L'accord de coalition indique que *“les procédures de planification liant les différents services seront évaluées et adaptées en vue d'évoluer vers une planification hiérarchisée, ce qui permettra d'accélérer la planification de systèmes et d'infrastructures de transport tout en assurant leur compatibilité multimodale et leur cohérence avec le plan national de mobilité”*.

Il s'est avéré que l'amélioration de la mobilité ne pouvait passer que par la mise en œuvre d'une multitude de mesures et que des efforts supplémentaires étaient nécessaires pour tous les modes de transport. L'offre et la qualité de service des transports en commun doivent être améliorées de façon significative, les investissements poussés du gouvernement auprès des CFL ainsi que les constructions du tram, des pôles d'échange et des parkings-relais reflètent cette volonté. Les enquêtes sur les besoins du trafic avaient déjà jusqu'ici été une condition pour l'établissement d'un transport public, et le resteront encore dans le futur. Les projets de nouveaux services financés par les deniers publics doivent en effet être justifiables et mis en place pour combler un vrai besoin collectif et non l'un ou l'autre besoin particulier.

Une grande enquête menée de février à mai 2017 (Luxmobil) auprès de 40.000 foyers résidents et 45.000 travailleurs frontaliers avait le but d'obtenir une image représentative de la mobilité au Grand-Duché.

Suite à cette enquête, ainsi qu'aux «roadshows et workshops» organisés en 2017 et 2018 et ayant permis aux usagers de soumettre des propositions concrètes, suite également à l'avancement du réseau tram et des différents pôles d'échanges sur le territoire de la Ville de Luxembourg et des communes avoisinantes, le réseau bus sera adapté progressivement au cours des années 2020 et 2021. Le service de lignes d'autobus « coordonnées » qui est défini dans une convention alliant l'État luxembourgeois à la Ville de Luxembourg, sera également redéfini. Le fait de la concentration dense d'habitants dans l'agglomération que constitue la Ville de Luxembourg avec les communes avoisinantes et les compétences techniques du Service des Autobus de la Ville favorisent un autre modèle organisationnel des lignes à caractère urbain.

La Communauté des transports et la future administration des transports publics

Les expériences et les échanges avec les acteurs concernés ont fait ressortir que le modèle d'un établissement public tel qu'il avait été choisi pour former la « Communauté des transports » (CdT) plus communément connu sous le nom de *Verkéiersverbond* n'est plus adapté pour répondre aux missions qui ont été définies par la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

On peut remarquer que la fonction de l'autorité organisatrice a changé à plusieurs reprises par les textes législatifs précédents et successifs sur l'organisation des transports publics au Luxembourg. Alors

que la loi du 29 juin 2004 avait d'abord mené à la création de l'établissement public « RGTP », le commentaire de l'article en question se lisant : « *La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions relevant normalement des compétences d'une autorité organisatrice en matière de services de transports publics sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Régie Générale des Transports Publics“, en abrégé RGTP* »; la loi du 25 janvier 2005, comme l'indiquait son exposé des motifs, avait pour objet de « *maintenir la fonction d'autorité organisatrice au sein de Ministère des Transports et de compléter cette fonction en vertu du principe de la complémentarité par une entité de concertation et de coopération, par une Communauté des Transports (« Verkehrsverbund »), successeur juridique de l'établissement public « Régie Générale des Transports Publics ».* »

Une centralisation au sein du département des transports proprement dit n'est pas souhaitée, principalement pour les raisons suivantes :

- l'ampleur et la diversité des missions,
- le volet technique d'une partie des tâches, puisque le département ne constitue pas seulement l'autorité organisatrice des transports publics en général, mais également un opérateur de services,
- le volume des ressources humaines.

Ainsi, le modèle d'une administration en remplacement à un établissement public est par conséquent préféré. La création d'une "Administration des transports publics" est préconisée, fusionnant ainsi les missions et les ressources de la Direction des transports publics du département des transports avec celles de la CdT. Cette administration, sous la tutelle du ministre de la mobilité et des travaux publics, combinerait les missions principales et générales d'organisation des transports publics, de coordination technique et opérationnelle et de gestion en tant qu'autorité organisatrice des transports publics par route régionaux et transfrontaliers, avec les missions secondaires (promotion des transports publics, information de et communication avec l'utilisateur, collecte de statistiques etc.) assurées actuellement par la CdT.

Ainsi, les différentes tâches seront beaucoup mieux reliées et l'efficacité sera augmentée au sein d'une seule entité.

Pour ce qui est des missions qui seront cadrées par le présent projet, l'administration sera dotée de missions générales, de coordination et de gestion techniques et constituera en même temps un opérateur de transports publics tout en assurant la gestion du réseau d'autobus RGTR ainsi que celle des transports pour personnes à besoins spécifiques et à mobilité réduite. Le service technique créé récemment, à savoir le poste de commande dit *Leetstell* perdurera et verra ses missions étendues.

Les projets en cours comme le système de télématique et d'information mLive seront poursuivis. La carte électronique multifonctionnelle pour tous les services de la mobilité (qui n'est pas seulement un support de ticket de transport publics, mais est également utilisée pour les accès aux parkings-relais, aux stations de chargement de voitures électriques aux bornes Chargy, ou encore aux mBox pour vélos) est maintenue, et le nouveau site Internet mobilitait.lu avec un planificateur d'itinéraires multimodaux verra l'intégration de nouveaux services de mobilité (vélos de location, P&R, électromobilité).

Procédures et autorisations d'exploitation

Le présent projet de loi apporte une certaine simplification administrative dans la procédure en relation avec l'exploitation de services de transports publics.

D'un côté, la notion de "licence nationale" introduite par la loi du 29 juin 2004 dans le contexte d'un service par route n'est plus retenue. Les mesures conçues pour réagir contre des irrégularités dont peut se rendre coupable un transporteur sont fixées dans les contrats de services publics ; lorsque le transporteur reste en défaut d'exécuter ses obligations contractuelles, le ministre peut suspendre les effets ou appliquer une amende conventionnelle, et les irrégularités graves ou répétées peuvent entraîner la résiliation du contrat sans indemnisation aucune.

D'un autre côté, l'établissement d'une autorisation d'exploitation ne fera plus partie du projet de texte législatif. Reliquée déjà de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers, la loi du 24 juin 2004 avait disposé sur les conditions d'exécution, les modalités et conditions pour l'autorisation pour l'exploitation d'un service de transports publics avaient été formalisées par règlement grand-ducal du 27 septembre 2005. À une telle autorisation étaient joints les roulements d'autobus à exploiter. Dans l'optique qu'un contrat de services publics que le ministre conclut avec un transporteur fait office d'une

autorisation pour exploiter ces services, incluant les services à prester, une autorisation devient superfétatoire, surtout si l'on considère que les lignes d'autobus du RGTR seront exploitées à partir du 1er janvier 2022 suivant des contrats conclus suite à une soumission publique. Cette simplification n'affectera donc pas le fonctionnement actuel des services de transports publics.

Certaines dispositions du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 sont maintenant reprises dans le présent projet de loi. La loi du 29 juin 2004 n'avait pas fixé les conditions d'octroi et de retrait des autorisations d'exploitation de services de transports routiers réguliers de personnes, celles-ci ayant été réglées par le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, pris en exécution de l'article 19 de la loi précitée telle que modifiée. Les dispositions en question définissent le cadre nécessaire à la gestion courante de l'offre de transports publics en confiant au ministre l'établissement des conditions indispensables au bon fonctionnement des transports publics. Il s'agit notamment des règles d'octroi et de retrait des autorisations de transports, des conditions de tarifs, des mesures de contrôle et des conditions d'assurance. Le règlement en question détermine d'ailleurs que les services de transports par route prennent la dénomination de Régime Général des Transports Routiers (RGTR) et les dispositions s'appliquent donc uniquement à ces derniers.

Actuellement, en effet, les exploitants du RGTR disposent chacun :

- d'une autorisation d'exploitation, à laquelle sont rattachés les roulements d'autobus à assurer,
- d'un contrat de services publics, fixant les conditions d'exploitation, de rémunération, et toutes obligations de part et d'autre,

et ce, signé à la même date et pour une durée identique.

Cela apporte cependant une certaine lourdeur administrative ; d'ailleurs, les roulements d'autobus à assurer, se basant sur les horaires établis par le département de la mobilité et des transports, peuvent être rattachés au contrat d'exploitation plutôt qu'à une autorisation. Toujours est-il que les règlements communautaires et luxembourgeois portant sur les conditions d'accès au marché et disposant sur les autorisations en matière de services de transports publics doivent être respectés. Dans cette logique et dans un esprit de simplification administrative, il n'y a non seulement lieu d'intégrer les dispositions nécessaires dans le projet de loi actuel, mettant ainsi un texte législatif complet à disposition de tous les acteurs, mais aussi d'alléger les procédures sans pour autant compromettre les prérogatives du ministre ni le fonctionnement et la base actuels.

Il y a lieu de relever aussi que les derniers contrats de services publics ainsi que les autorisations d'exploitation afférentes étaient venues à échéance le 31 décembre 2018, après un terme de 10 ans, et prorogées pour seulement 3 ans, avec des conditions légèrement adaptées suite à un audit mené par un consultant. Il est prévu de procéder, pour l'exploitation des services de transport public RGTR à partir du 1^{er} janvier 2022, à une soumission publique, pour laquelle l'avis de préinformation relatif à un contrat de service public vient d'être publié le 20 juin 2019 sur le portail du Journal officiel de l'Union européenne. Cette mise en concurrence et les contrats conclus par la suite valent autorisation et peuvent se passer d'une autorisation séparée.

Il est prévu d'abroger les dispositions concernant les autorisations d'établissement et d'exploitation d'un service de transport public, reprises actuellement dans le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Enfin, il échet de ne pas oublier que les transporteurs disposent d'une autorisation d'établissement en vertu de la législation y afférente.

Le financement des transports publics

Les transports publics luxembourgeois par rail et par route sont un service public fourni aux citoyens, résidents ou non, que l'État met à leur disposition et pour lequel il procède au financement. La problématique de la congestion quotidienne des infrastructures routières, allant au-delà des frontières, amène le gouvernement à soutenir et investir davantage dans les transports publics et ses infrastructures. Dans cette même logique, les tarifs proposés ont toujours été très attractifs, les recettes issues de la vente de titres aux voyageurs n'ont contribué que de manière dérisoire au coût des transports publics, lesquels seront gratuits d'ici quelques mois sur le réseau national et en 2e classe ferroviaire.

Les textes de loi ayant d'abord créé en 2004 puis modifié en 2006 l'établissement public CdT, avaient préconisé une forme de financement des transports publics qui n'a pas réellement été appliquée : Un fonds des transports publics, tel qu'envisagé, n'avait jamais été créé.

Les subventions versées par l'État pour les services public des transports en commun ont évolué comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

	<i>RGTR</i>	<i>CFL bus</i>	<i>AVL</i>	<i>TICE</i>	<i>Gratuité transports élèves post-primaire</i>	<i>CFL train</i>	<i>Tram</i>	<i>TOTAL opérateurs</i>	
<i>Année</i>	<i>Montant €</i>	<i>Montant €</i>	<i>Montant €</i>	<i>Montant €</i>	<i>Montant multiples opérateurs</i>	<i>Montant €</i>	<i>Montant €</i>	<i>Montant €</i>	<i>% évol. p. r. à 2012</i>
Compte 2012	131 902 455	25 890 000	10 205 934	22 880 070	4 543 884	154 248 000	0	349 670 344	
Compte 2013	133 815 151	25 584 000	12 814 765	23 627 788	4 692 137	154 067 000	0	354 600 840	1,41%
Compte 2014	138 297 744	26 220 000	18 475 605	26 231 035	4 791 829	155 942 000	0	369 958 214	5,80%
Compte 2015	149 018 745	26 313 717	16 091 976	27 387 987	4 791 829	164 001 933	75 000	387 681 187	10,87%
Compte 2016	157 838 145	26 867 000	14 816 203	29 391 159	4 970 612	165 947 000	1 333 000	401 163 119	14,73%
Compte 2017	169 399 472	27 989 000	13 782 132	31 684 205	5 299 668	171 282 000	3 441 000	422 877 477	20,94%
Compte prév. 2018	184 597 038	31 179 501	15 576 731	33 119 197	5 294 153	183 407 040	6 000 000	459 173 661	31,32%
Budget 2019	194 857 000	33 951 412	15 600 000	34 713 000	intégré ds les autres pos. à p. 2019	200 298 941	7 901 000	487 321 353	39,37%
Prop. Budg. 2020	221 068 000	38 501 038	8 759 000	35 655 000		238 896 904	12 838 000	555 717 942	58,93%

À titre complémentaire ci-après l'évolution de la dotation dans l'intérêt de la couverture des frais de la CdT : (en millions)

	<i>Budget 2019</i>	<i>Examen cont. 2020</i>	<i>Prévis. 2021</i>	<i>Prévis. 2022</i>	<i>Prévis. 2023</i>
Dotation dans l'intérêt de la couverture des frais de la Communauté des Transports. (Crédit non limitatif)	1.000	2.000	12.027	12.235	12.448

Il convient de souligner que les chiffres pour 2019 et 2020 se situent à un niveau nettement inférieur par rapport aux années suivantes au motif que la CdT avait pu recourir à ses réserves financières provenant de ses activités commerciales.

En ce qui concerne les dispositions encore en vigueur sur l'aménagement de gares et autres arrêts ferroviaires le présent projet se doit de tenir compte des législations relatives aux investissements. Au vu de la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, abrogeant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, et qui règle actuellement les coûts et investissements en matière d'infrastructures, les dispositions de la loi de 2004 sur les charges d'aménagement d'arrêts et haltes peuvent être supprimées. Il convient de noter à titre d'information que les communes n'ont jamais participé à des frais inhérents à l'entretien ou l'aménagement d'arrêts et haltes ferroviaires.

La réalisation des arrêts de bus relève de la compétence communale et l'accord de coalition l'a souligné. Il est prévu d'élaborer un concept cohérent, en collaboration avec le Syvicol, avec comme objectif une harmonisation des arrêts de bus et d'augmenter le confort des usagers et des personnes à mobilité réduite. L'arrêt est la "porte d'entrée" pour le transport public et doit être rendu plus visible pour constituer une image de marque. Les dispositions sur l'aménagement des arrêts d'autobus ne changeront pas. Des revendications pour une mise à disposition d'installations sanitaires aux terminus de lignes d'autobus ont amené le département des transports à inscrire un crédit pour subsidier aux communes de telles infrastructures.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Chapitre I – Dispositions générales

Ad article 1er

En guise d'introduction l'article 1^{er} énonce les dispositions générales et les objectifs visés par le présent projet de loi: celui de répondre aux besoins d'une mobilité optimale pour tous les citoyens, consistant en la mise en place de moyens de transports publics, par le ministre, afin de permettre aux citoyens de pouvoir se déplacer sans voiture individuelle, de manière durable, économique et écologique. Le principe du libre choix du mode de transport, déjà ancré dans la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics telle qu'elle a été modifiée, est confirmé: Les citoyens ont droit à un transport collectif qui lui permet de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix. L'offre de transports publics doit être organisée afin de répondre à des besoins collectifs et non particuliers, le facteur économique en étant repris à l'article 7 qui indique que la mobilité des personnes est assurée aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité.

Est mise en évidence aussi la création d'une administration des transports publics qui sera dotée de compétences en matière de gestion de services de transports publics par route ainsi que d'information sur la mobilité durable du citoyen.

Chapitre II – Champ d'application et définitions

Ad article 2

Le contenu de cet article ne diffère pas particulièrement des textes actuels de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. Il souligne la compétence du membre du gouvernement en matière de mobilité et de transports publics. L'arrêté grand-ducal du 5 décembre 2018 portant constitution des Ministères et précisément celui de la mobilité et des travaux publics définit d'ailleurs les thématiques et responsabilités des départements de la mobilité et des transports.

La compétence est nivelée et consiste en une responsabilité de planification stratégique de la mobilité, dans la logique que le ministre en question est en charge de la politique générale et de la conception des transports en coordonnant les différents modes de transport effectuant un service public ; d'autre part il est également l'autorité organisatrice des services publics qu'il entend organiser en faveur des citoyens, l'article délimitant le champ géographique aux déplacements intercommunaux à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et au-delà dans les régions transfrontalières.

Il est précisé quels services de transport sont à qualifier de service public: il s'agit de ceux dont l'organisation et le financement relève de l'Etat ou d'une autre collectivité publique telle que d'une commune ou d'un syndicat de communes, pour les distinguer d'un service commercial. Cette qualification permet de distinguer aussi quels services sont autorisés p.ex. à utiliser le couloir réservé aux autobus ou encore les arrêts d'autobus signalés comme tels par les dispositions du Code de la route.

Tout comme le texte du 29 juin 2004 l'avait déjà repris, les services offerts par une commune ou un syndicat de communes ne font pas objet du présent projet de loi, afin de ne pas compromettre l'autonomie communale, à moins que l'Etat et la commune/le syndicat de communes n'aient conclu une convention, à l'instar du TICE ou la Ville de Luxembourg. En termes d'accords avec ces derniers, le présent projet préfère de remplacer le terme de "accord particulier" par "convention" puisque ce dernier terme est actuellement utilisé pour les conventions déjà conclues.

Ad article 3

À l'instar de la loi du 29 juin 2004 et la loi du 13 juin 2017 relative à la sécurité-tramway cet article détermine les différents types de transport de personnes et maintient les distinctions et notions de services intérieurs et transfrontaliers régionaux.

Pour plus de lisibilité l'article 3 de la loi du 29 juin 2004 est divisé maintenant en deux articles distincts pour séparer les transports par rail et par route. Cette séparation est poursuivie aussi plus tard dans le projet. D'ailleurs, dans un esprit d'uniformité et de cohérence avec d'autres textes législatifs ou réglementaires, il est recouru plutôt au terme de "voyageur" au lieu de "personnes".

Ad article 4

Il y a lieu de considérer que les services de transports publics par route, réguliers ou non, sont ceux effectués avec soit des autobus (i.e. suivant le Code de la Route: "*Véhicule automoteur qui est*

conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout, qui comporte plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur et qui, selon sa masse maximale, est classé comme véhicule M2 ou M3”), soit avec des véhicules de moins de 8 places assises, conducteur non compris. L’ancienne distinction entre services effectués avec ou non des véhicules de moins de 8 places assises, conducteur non compris, ne fait plus de sens pour plusieurs raisons:

- les services vers les centres d’éducation différenciée – aujourd’hui Centres de compétences – et similaires avaient jadis été considérés comme “occasionnels” (cf. aussi art. 5). Or, il convient de considérer ces transports plutôt comme étant des services réguliers spécialisés; ces transports sont déjà aujourd’hui partiellement assurés par des véhicules de moins de 8 places, conducteur non compris, ainsi que par des véhicules tombant sous la définition d’un Autobus. D’ailleurs les contrats de services publics y afférents de 2015 en tiennent déjà compte ;
- la définition communautaire de services occasionnels vise une clientèle plutôt touristique (cf. ad art. 5);
- les services mis à disposition des personnes handicapées qui ont une mobilité réduite (offerts par le département des transports depuis 2008 et connus aujourd’hui sous la dénomination de “Adapto”), sont assurés avec des véhicules de moins de 8 places assises, conducteur non compris.

Il convient donc de simplifier la définition du matériel roulant admis à l’exploitation de services de transports publics par route et de recourir aux indications du Code de la Route, les véhicules M englobant les catégories M1, M2 et M3.

Ad article 5

L’on retrouve ici les définitions concrètes des services de transports de voyageurs par route; elles s’orientent partiellement aux dispositions légales antérieures – qui étaient d’ailleurs déjà dérivées de la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers – et aux définitions communautaires; une nouveauté définie est le service public « à la demande ». De manière générale les définitions sont allégées par rapport à la loi actuelle, et la notion du service “occasionnel” est supprimée pour les raisons évoquées. Précisément,

- a) les services réguliers s’entendent comme étant les transports publics « normaux », comme c’est le cas aujourd’hui. La définition est identique à celle du règlement (CE) 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l’accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006. Ce même règlement indique aussi que “*Le caractère régulier du service n’est pas affecté par le fait d’une adaptation des conditions d’exploitation du service. L’organisation de services parallèles ou temporaires, captant la même clientèle que les services réguliers existants, la non-desserte de certains arrêts ou la desserte d’arrêts supplémentaires par des services réguliers existants sont soumises aux mêmes règles que celles applicables à ces derniers*”. Cela peut s’appliquer de manière identique ici de manière à ce que la notion du service “occasionnel” telle que fournie par la loi de 2004 devient donc superfétatoire;
- b) les services réguliers spécialisés s’adressent p.ex. à des travailleurs pour le trajet entre le domicile et le lieu de travail, ou à des écoliers et étudiants (domicile – lieu de l’établissement d’enseignement), comme l’indique aussi le règlement 1073/2009 précité. Il y a lieu de relever que les autonomies conférées aux différents établissements scolaires, ainsi que l’implantation croissante d’établissements offrant des études internationales, engendrent les déplacements de plus en plus complexes et difficiles à organiser avec les transports publics „normaux”. La réorganisation du réseau des lignes d’autobus du RGTR, dont la planification est en cours et qui sera, probablement, mise en œuvre dès mai 2020, se concentre d’ailleurs sur un réseau de lignes „normales”, les transports scolaires étant traités à part.

La définition communautaire précise que les services réguliers spécialisés se font à l’exclusion d’autres voyageurs ; cette restriction n’a jusqu’ici pas été appliquée pour le genre de services comme les transports scolaires vers un établissement secondaire. Or, sachant que les transports scolaires s’étendent de plus en plus en faveur des enfants et élèves très jeunes fréquentant des établissements offrant un cycle 2 voire 1 de l’enseignement international fondamental, cette précision est convenable.

Tout comme il est indiqué au règlement 1073/2009 pour cette catégorie de services, “*Le caractère régulier des services spécialisés n’est pas affecté par le fait que l’organisation du transport est adaptée aux besoins variables des utilisateurs*”;

- c) l'introduction de services publics à la demande nécessite une définition de ce genre de services publics. En effet, les besoins en mobilité peuvent varier très fortement pour une région déterminée, surtout au nord du pays, nécessitant une grande capacité en moyens de transports publics lors des heures de pointe, i.e. matinale dans une direction et en fin de journée dans la direction opposée, pour des écoliers ou élèves et salariés se rendant au travail. Aux heures creuses ou en Soirée par contre, il se peut très bien qu'il n'y ait pas de besoin ou très peu. Afin de ne pas faire circuler à vide des autobus d'une longueur de 12 ou 18 mètres, pour des raisons surtout écologiques mais aussi économiques et d'image de marque, un système de véhicules attendant aux terminus d'une ligne et n'assurant une ligne publique qu'en cas de demande ponctuelle de personnes désirant se déplacer, couvrira ainsi les besoins en déplacement. Ce n'est pas un service de porte-à-porte qui est visé par cette définition, mais bien l'exécution d'un service régulier pour lequel les voyageurs sont pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés.

En France de tels services sont définis comme étant des "services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est de quatre places, y compris celle du conducteur".

Ce service nécessitera évidemment la mise en place d'un système d'appel ou des applications intelligentes.

- d) Les services sont dits spécifiques si les véhicules sont spécialement équipés, ils assurent des services qui peuvent être considérés comme complémentaires aux transports publics "classiques".

Ce sont surtout les transports réguliers spécialisés CAPABS (= Transport Complémentaire d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques) de personnes à besoins spécifiques vers les centres de compétences, les transports d'élèves dans le cadre de l'intégration scolaire, les transports vers les ateliers d'intégration professionnelle et autres structures spécialisées, puisqu'ils sont effectués avec des véhicules spécialement adaptés à ces besoins (fauteuils roulants) et à capacité variable, et qui assurent des trajets prédéfinis en fonction des domiciles des personnes à transporter. Le département de la mobilité et des transports organise ce genre de transports depuis la création de l'éducation différenciée en 1973, et tient à regrouper les bénéficiaires pour faire fonctionner des lignes avec une certaine régularité et rigueur. Sont transportés également avec des voitures spécifiques des salariés handicapés vers leur lieu de travail. Comme déjà indiqué, ces services étaient auparavant considérés comme "occasionnels spécifiques" (cf. commentaires des articles du projet de loi n° 5465 de la session 2004-2005). Toujours est-il que les transports vers ces Centres de compétence sont organisés comme des lignes régulières, avec des trajets définis en fonction des usagers à transporter vers une structure déterminée, et qu'ils s'adressent à une catégorie particulière de voyageurs.

Le département de la mobilité et des transports offre aussi des transports à des personnes à mobilité réduite en situation de handicap qui ne sont pas capables d'accéder aux transports publics « classiques ». Lors de l'entrée en vigueur de la loi du 29 juin 2004, de tels transports n'existaient pas encore. Or, les recommandations exprimées par la Convention UN relative aux droits des personnes handicapées nécessitent une mise en conformité des infrastructures et moyens de transports publics en vue de garantir à tous une accessibilité indépendante et sans barrières des transports publics. Vu que cela n'est pas encore achevé, le département de la mobilité et des transports offre avec "Adapto" un service complémentaire.

Finalement, dans cet article on retrouve une indication explicite sur les divers transports qui ne sont pas considérés comme un service de transports publics, comme les taxis, les services effectués avec des voitures de location avec chauffeur, les transports rémunérés ou encore des services pour compte propre, dont la définition est celle du règlement 1073/2009.

Chapitre III – Organisation des transports publics

Ad article 6

Cet article énumère les compétences et le rôle du ministre depuis une planification stratégique globale et cohérente jusqu'à la gestion proprement dite des services publics dont il est l'autorité organisatrice, ainsi que le contrôle de la bonne exécution de ces services. Il existe plusieurs niveaux de planification, partant des objectifs stratégiques globaux, prédéfinis par le Gouvernement; les départements et services respectifs en planifient la réalisation en assurant une cohérence de tous les modes de mobilité, en établissant des plans de mobilité dans l'esprit de la stratégie pour une mobilité durable

Modu 2.0, pour aboutir finalement à une planification détaillée de l'offre à mettre en place, avec détermination d'itinéraires, fréquences ou arrêts à desservir.

- a) Les réseaux et l'offre sont déterminés par le ministre. Les mises en place ou modifications de services de transports publics ne doivent aujourd'hui plus seulement être déterminées par les aspects des besoins exprimés ou constatés, mais également des aspects environnementaux comme les émissions de CO₂ ou la pollution par le bruit, et des éléments de l'aménagement du territoire et de la mobilité non motorisée;
- b) l'enquête mobilité «Luxmobil» effectuée en 2017 a montré qu'entre 1995 et 2017, le nombre de résidents a augmenté de 185.000, le nombre d'emplois de 205.000 et le nombre de travailleurs frontaliers de 125.000. La collaboration avec les autorités organisatrices transfrontalières reste donc indispensable voire de plus en plus importante. Le niveau des prestations à fournir doit se rallier aux besoins constatés;
- c) la collaboration avec les autorités voisines s'entend de façon globale et stratégique: les schémas stratégiques de mobilité transfrontalière (SMOT) sont des exemples d'une collaboration exemplaire entre les autorités publiques. Ces plans intègrent aussi des offres de lignes de bus transfrontalières, qui sont opérées et rémunérées selon les critères du Régime Général des Transports Routiers («RGTR»). L'exploitation a été confiée à des entreprises d'autobus luxembourgeoises, françaises et allemandes;
- d) le ministre en tant qu'autorité organisatrice doit assurer un suivi continu de l'évolution de la demande pour adapter régulièrement l'offre en place. Les demandes et propositions en matière de mise en place ou de modification de services publics, qui lui sont présentées par des exploitants, des communes ou des entreprises, sont traitées par le ministre ; la suppression tombe évidemment aussi sous la compétence du ministre, la demande en étant rarement faite de la part de tiers, mais résulte plutôt par le constat d'une utilisation trop faible d'un service;
- e) l'exploitation des services publics, nationaux et transfrontaliers, est confiée par le ministre à des exploitants qui remplissent les conditions requises. Les conditions d'exploitation détaillées sont fixées moyennant des contrats de service public; les modalités générales repris dans les contrats sont également indiqués au chapitre afférent du présent projet. Une analyse et la réalisation d'enquêtes sont primordiales afin de ne pas affecter un réseau qui, après sa restructuration en 2020/21, sera beaucoup plus cohérent et hiérarchisé encore qu'aujourd'hui;
- f) la possibilité pour le ministre pour déterminer les règles d'aménagement et accessoires en relation avec tous les points de prise en charge et de dépose de voyageurs n'est pas nouvelle et figurait dans la loi de 2004 au chapitre sur l'intervention des communes; la mention est reprise dans cette énumération ci pour plus de cohérence, les détails sont repris dans un chapitre à part;
- g) vu l'objectif d'augmenter la part modale des transports publics au détriment des déplacements individuels, en vue d'un décongestionnement des routes et dans un aspect écologique, le ministre utilise les médias pour la diffusion de campagnes visant à sensibiliser le grand public aux alternatives à la voiture individuelle et privée. Bien que ce mode de communication est déjà utilisé aujourd'hui par le ministre, comme par d'autres membres du gouvernement pour leurs portefeuilles respectifs, une indication dans une base légale s'avère appropriée.

Chapitre IV – Administration des transports publics

Ad article 7

Cet article se consacre à la création d'une administration qui est chargée principalement de missions de gestion de la mobilité et des transports publics, sous l'autorité du ministre. Le présent chapitre constitue la partie la plus innovatrice par rapport à la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics puisque cette disposition abolit l'établissement public que constitue la Communauté des Transports et met en place une nouvelle administration qui

- regroupe une grande partie des missions de la Communauté des Transports, et
- exécute pour le ministre les missions d'organisation des transports publics qui lui sont confiées, consistant en grande majorité des tâches jusque-là effectuées au sein du département de la mobilité et des transports par la Direction des transports publics.

Il s'agit donc d'une fusion des compétences et des ressources des deux entités précitées. Rappelons que l'organisation des transports publics par route telle que décrite à l'article 6 de la loi en projet

connaît un niveau stratégique, couvert au sein du ministère de la mobilité et des travaux publics, ainsi qu'un niveau d'exécution et d'information, assuré par l'administration, moyennant des collaborations et d'échanges permanents et réguliers. Ce niveau opérationnel est beaucoup plus technique, puisque les tâches comprennent la gestion et la planification des horaires, l'exploitation, le contrôle sur l'exécution et l'information en temps réel des usagers.

Ad article 8

Ici sont définies les tâches que le ministre confie à l'administration: ce sont d'abord des tâches générales, pour être suivies de tâches de coordination technique et d'information, et des tâches incombant à un opérateur de services de transports publics:

- a) l'assistance et le soutien envers le ministre est la condition sine qua non pour réaliser les objectifs en matière de transports publics. Des échanges réguliers entre les services du ministère et ceux de l'administration sont primordiaux pour une planification efficace de la mobilité. Les échanges qui actuellement se font entre les directions et services concernés seront maintenus et des groupes de travaux sont créés. Ainsi, un groupe de travail "Réseau RGTR" se réunira régulièrement, composé au moins de membres de la Direction de la planification de la mobilité du ministère et des collaborateurs de l'Administration des transports publics, pour s'échanger sur les stratégies et requêtes du ministre et les moyens de mise en oeuvre; cela peut ainsi p.ex. aboutir à la mise en place d'une nouvelle ligne d'autobus, ou d'une modification quant au trajet ou la fréquence, ou encore une suppression, tel qu'il est indiqué à l'article 6, sub d);
- b) tout comme d'autres thématiques se font à plusieurs niveaux, la collaboration avec les pays limitrophes sera maintenue, voire renforcée, l'administration assurant de volet plutôt technique de tels échanges concernant p.ex. les horaires des services par autobus à prester ainsi que les tarifs à appliquer pour les trajets transfrontaliers ;
- c) les expériences et compétences de l'administration la placent idéalement pour élaborer et exécuter les réglementations nécessaires sur tous les niveaux ;
- d) au nom du ministre et dans l'exécution de ses missions, et comme pour toutes les administrations sous la tutelle d'un ministère, l'administration participe à toutes les commissions, groupes de travail ou autres réunions nécessaires ;
- e) les opérateurs de transports publics nationaux sont ceux indiqués pour l'article 6. a) donc CFL, Luxtram, AVL, TICE et RGTR, le dernier étant géré au sein même de l'administration. Les réseaux de transports publics frontaliers doivent également être pris en compte lors de l'élaboration d'horaires;
- f) l'administration peut être à l'écoute et fournir des conseils sur l'offre existante, soit aux voyageurs, soit à des entreprises, administrations ou entités publiques ou privées qui sont soucieuses des modes de déplacement de leurs employés. Elle est en charge, à l'instar de la CdT, d'une information concrète et en temps réel sur les horaires, les itinéraires et les interconnexions des moyens de transport, avec les moyens de communication appropriés, afin de guider l'utilisateur d'aujourd'hui de même que l'utilisateur potentiel de demain sur les meilleures possibilités de déplacements. À cette fin d'ailleurs, les lois du 29 juin 2004 et du 25 janvier 2006 avaient mené à la création d'une centrale de mobilité, au sein de la CdT. Cette centrale de mobilité constitue une plate-forme de communication et sera adaptée aux évolutions et besoins futurs. Elle constitue le point de contact direct avec le grand public avec ses guichets et le call-center, fournit des renseignements sur l'offre existante, traite les réclamations et s'échange aujourd'hui régulièrement avec la Direction des transports publics. La gratuité des transports publics prochaine et les évolutions dans les services de transports publics amèneront certainement des changements dans le fonctionnement de la centrale de mobilité. Le poste de commande ("Leetstell") créé en 2018 au sein de la CdT surveille les lignes d'autobus du RGTR nationales et transfrontalières, ainsi que les lignes assurées par les autobus CFL, à l'aide des moyens de technologies appropriés. Une collaboration étroite avec les postes de commande des autres réseaux permet un contrôle de tous les mouvements dans les transports publics;
- g) en tant que point de contact comme indiqué sub f) l'administration reçoit et gère les réclamations qui sont portées à sa connaissance;
- h) bien que le ministre est chargé de déterminer les prix et conditions des transports publics, l'administration peut élaborer des propositions et elle assure les décisions prises par le ministre. Même si une gratuité nationale des transports publics est prévue à partir du 1er mars 2020, un tarif reste de vigueur pour les voyages transfrontaliers, en autobus ou en train, ainsi qu'en train pour les voyages en 1e classe;

- i) pour permettre au ministre une planification stratégique intelligente ce dernier doit disposer d'un maximum de données. Comme indiqué dans l'exposé des motifs du présent projet, l'accord de coalition prévoit à cet effet la mise en place d'un Observatoire de la mobilité qui cherche des synergies dans la récolte de données par les acteurs publics et privés, planifie la collecte de données manquantes, et met les données à la disposition des acteurs concernés, parmi lesquels l'administration. Dans ce contexte, le ministre peut charger l'administration de collecter des données en relation avec les transports publics routiers;
- j) le ministre étant l'autorité organisatrice, l'administration s'occupe des volets opérationnels de gestion et des services qu'elle exploite d'après les contrats de services publics; rappelons que l'administration constitue à la fois une partie de l'autorité et un opérateur;
- k) les règlements communautaires prévoient des procédures de demandes et d'établissement d'autorisations dans le contexte de services de transports de voyageurs par route. Ces tâches sont assurées aujourd'hui par la Direction des transports publics du ministère et seront transférées vers la nouvelle administration;
- l) afin de préciser que l'administration pourra être chargée d'effectuer des missions actuelles ou futures qui ne sont pas spécialement mentionnées par la présente loi mais qui sont liées ou connexes aux compétences de l'administration le ministre pourra confier à l'administration toute tâche qui lui semble nécessaire.

Ad article 9

Cet article arrête la hiérarchie de l'administration et définit la compétence et les responsabilités du directeur qui est secondé par deux directeurs adjoints. En outre, il offre la possibilité de fixer les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration par voie de règlement d'ordre interne qui est à soumettre à l'approbation du ministre de tutelle.

Ad article 10

Le personnel ayant été engagé par la CdT est repris dans l'administration comme employés de l'Etat. L'un ou l'autre employé sera éventuellement repris par le ministère de la mobilité et des travaux publics. Ils seront assimilés aux conditions prévues pour les fonctionnaires et employés de l'État.

Chapitre V – Exploitation

Ad article 11

Les présentes dispositions fixent les conditions d'accès des opérateurs à l'exploitation de service public par rail à conclure avec l'autorité organisatrice, qui restent inchangées par rapport à 2004, les renvois aux normes ayant cependant été adaptées. Cet article, ensemble avec l'article suivant, n'avait formé qu'un seul article dans la législation précédente; la séparation est préconisée pour une structure plus visible du projet, à l'instar de la séparation des articles sur les services de rail et de route, en début du projet de loi.

Ad article 12

Les conditions d'accès à l'exploitation de services de transports publics par route ne changent pas par rapport aux précédentes, le contenu de cet article est surtout adapté aux réglementations et législations actuelles.

Il échet de mentionner que la loi du 29 juin 2004, avait introduit la délivrance d'une licence nationale par le ministre des transports sur base de la présentation d'une autorisation d'établissement. Cela n'est plus repris par le présent projet: En premier lieu, cela n'avait pas été pratiqué, et en deuxième lieu en guise de simplification administrative et au vu des réglementations et conditions communautaires en la matière, l'on propose de supprimer cette condition.

Chapitre VI – Financement des transports publics

Ad article 13

L'intervention financière de l'État relative à l'exploitation est réglée par des contrats de services publics comme indiqué aux articles 11 et 12.

En vue de l'abolition de la CdT sous forme de l'établissement public qui organisait la comptabilité selon les règles applicables aux sociétés commerciales, cet article n'a plus trait à la comptabilité de la CdT, comme cela avait été le cas pour la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics ainsi que les modifications y relatives déjà apportées par la loi du 25 janvier 2006.

Ad article 14

Cet article confère au ministre la possibilité de conclure, en tant qu'autorité organisatrice, et dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre des transports publics, des conventions avec des communes ou syndicats de communes. Lorsque de telles synergies sont possibles et utiles, l'Etat peut également prendre en charge des frais inhérents aux transports, puisqu'elles peuvent mener à une organisation rationnelle des transports publics (éviter p.ex. des doubles services), et s'avérer ainsi économiquement avantageuses pour la collectivité. Cette disposition existait déjà, cependant, les nouvelles dispositions omettent que des transports peuvent être organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale, puisque les services publics s'entendent à être organisés en faveur de la collectivité, p.ex. pour desservir une zone d'activités multiples, plutôt que pour combler un besoin d'une société particulière.

Chapitre VII – Contrats de services publics

Ad article 15

Le présent projet entend définir le réseau et l'exploitation des lignes d'autobus régionales, assurées par les entreprises privées en vertu des contrats de service public, directement dans la loi sur les transports publics. L'article reprend donc les grands principes du contenu de ces contrats, tout en laissant au ministre la possibilité d'y fixer de manière plus détaillée des critères et conditions. Comme déjà indiqué et dans un but de simplification, l'établissement parallèle d'une autorisation d'exploitation sera abandonné, puisque le contrat vaut autorisation, et le règlement grand-ducal y relatif sera adapté en conséquence.

Les modalités énumérées dans le présent article font partie intégrante des contrats de services publics actuels ayant trait au Régime Général des Transports Routiers (RGTR). Le réseau prendra la dénomination de Réseau Général des Transports Routiers. Avec l'appel à l'offre projeté pour l'exploitation après le 1.1.2022, les dispositions contractuelles seront publiques.

Dans la stratégie de ne pas affecter le bon fonctionnement actuel des transports publics routiers au Grand-Duché, c'est-à-dire de ne pas mettre en cause les contrats, cahiers des charges et autres consignes d'exploitation du RGTR, les conditions ne sont pas modifiées.

Chapitre VIII – Interventions des Communes en matière de transports publics

Ad article 16

Les dispositions sur les voies de communication avec les communes ne sont pas nouvelles. Au vu de l'engagement des communes dans le Pacte climat il s'avère que la fonction d'un délégué des transports publics est majoritairement liée à celle du "Klimaberoder", parfois au responsable du service technique. La commune ou son délégué, collabore avec l'administration en matière d'information du public p.ex. en affichant les horaires d'autobus aux arrêts fournis par l'administration ou pour l'organisation des transports publics en cas de chantiers ou routes barrées nécessitant la modification, déviation ou suppression temporaires de services de transports publics.

Chapitre IX – Aménagement de gares et d'arrêts

Ad article 17

Ces dispositions ne changent pas à celles de 2004 et correspondent à l'article 20, paragraphe 2 de la loi actuelle.

Ad article 18

Ces dispositions ne changent pas fondamentalement à celles de 2004 et correspondent à l'article 20, paragraphes 4 et 5 de la loi actuelle. Un relevé des gares par règlement grand-ducal tel que mentionné dans la loi de 2004 n'existe d'ailleurs pas.

Chapitre X – Comité des usagers des transports publics

Ad article 19

Le comité des usagers se réunit régulièrement et fonctionne comme organe intermédiaire entre les clients des transports publics et les instances chargées de l'organisation de ces transports. Il est actuellement encadré par la CdT et le sera à l'avenir par l'administration.

Chapitre XI – Règles d'exécution et de police

Ad article 20

Il convient d'adapter l'ancien article 22 au présent projet. Les conditions relatives aux autorisations pour l'exploitation de services RGTR ont été supprimées, tout comme les indications sur les documents à bord ou statistiques à fournir, alors que les contrats de services publics valent autorisation et les appels à l'offre et contrats futurs contiendront les mesures nécessaires.

La détermination des prix et conditions en matière de tarifs est reprise de la loi de 2004 et le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005. Nonobstant la volonté gouvernementale d'offrir aux citoyens un transport public national gratuit, du moins en ce qui concerne les services réguliers nationaux et en 2e classe, certains services de transports publics resteront payants pour le voyageur, notamment les voyages ferroviaires en 1e classe, ou encore des trajets transfrontaliers, par rail et par route; les tarifs y appliqués résultent généralement de quotes-parts des pays et opérateurs impliqués. Le ministre peut en tout temps modifier soit les tarifs, ou encore les conditions de transport non seulement des voyageurs mais également des colis à mains, bagages et animaux que les voyageurs sont autorisés à amener avec eux.

Chapitre XII – Dispositions pénales

Ad article 21

Les dispositions restent inchangées par rapport à celles de 2004, mais il convient d'élargir la fourchette des amendes et de fixer un seuil à 1.000.– euros afin de constituer un poids répressif un peu plus important, surtout en matière de sécurité de l'exploitation des services de transports publics, qui pourrait être compromise dans le contexte de la gratuité des transports publics.

Ad article 22

Ces dispositions sont inchangées par rapport à l'article 24 de 2004.

Ad article 23

Ces dispositions sont inchangées par rapport à l'article 25 de 2004.

Ad article 24

Ces dispositions sont inchangées par rapport à l'article 26 de 2004.

Chapitre XIII – Dispositions modificatives et abrogatoires

Ad article 25

La CdT est actuellement l'autorité compétente pour l'application des dispositions législatives et réglementaires en matière de droit des passagers. Elle est l'autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions administratives à appliquer en cas de non-respect d'une des obligations prévues au règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar. Au vu de l'abolition de la CdT et des discussions menées avec le Ministère de la Protection des consommateurs, il convient de transférer ces compétences au Ministère de la Protection des consommateurs, ceci ne s'appliquant pas uniquement au domaine des transports publics, mais également à celui de la navigation intérieure et tous les domaines qui en dépendent.

Chapitre XIV – Dispositions finales

Ad article 26

Avec un transfert de statut pour le personnel de la CdT il sera veillé à ne pas léser les intérêts du personnel et à respecter les droits acquis en classement et durée de service.

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi se propose de supprimer l'établissement public de la Communauté des Transports et d'intégrer ses ressources et la majorité de ses missions dans une Administration des transports publics à créer sous la tutelle du ministre de la mobilité et des transports publics.

Les missions sont définies par le présent projet, l'administration se dotera d'un organigramme afin de préciser le fonctionnement au sein de l'administration et détailler les missions de chaque département ou encore service.

Les besoins en personnel pour l'administration n'évolueront pas autrement que si les deux entités auraient persisté séparément comme avant.

Le personnel de la CdT sera transféré vers la nouvelle administration. Cela n'aura pas d'impact financier particulier, puisque la grille des salaires était déjà alignée à celle des employés de l'État, validée par le Ministère de la Fonction publique. Les salariés auront le statut d'employé de l'État, prenant en compte, le cas échéant, des décisions individuelles de classement.

Ci-après un tableau résumant les dépenses et recettes de la CdT, telles qu'elles sont prévues dans le budget pluriannuel :

Verkéiersverbond Budget pluriannuel Etat au 21/06/2019

	2020	2021	2022	2023
Frais d'acquisition: Equipement, Aménagement, Investissement	1.161.500	1.574.500	1.574.500	1.574.500
Frais de fonctionnement	5.998.880	5.956.693	5.969.825	5.983.286
Frais de personnel	5.503.000	5.711.956	5.926.011	6.145.288
Total dépenses :	12.663.380	13.243.149	13.470.336	13.703.074
Recettes propres:	1.772.400	766.100	785.100	805.100
Besoin en financement:	10.890.980	12.477.049	12.685.236	12.897.974

Il est à indiquer que la CdT avait trois sources de recettes, celles provenant de la vente d'abonnements pour les transports publics, celle résultant de la convention « Transit » avec IP Luxembourg concernant des campagnes publicitaires et habillages d'autobus ainsi qu'une dotation étatique provenant annuellement du budget de l'Etat.

La gratuité nationale des transports publics projetée pour le 1^{er} mars 2020 entraînera la disparition de vente de tous les produits tels qu'abonnements annuels ou mensuels.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi sur les transports publics
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Direction des transports publics Annick Trmata
Téléphone :	247-84446
Courriel :	annick.trmata@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Abrogation et refonte de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, suppression de la Communauté des transports (établissement public) et création d'une Administration des transports publics
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) :	Ministère de la Protection des consommateurs
Date :	15/07/2019

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles : Communauté des transports, Ministère de la Protection des consommateurs
 Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
 Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
 Si oui, lequel ?
 Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
 Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
 Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
 Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

RESUME

L'accord de coalition et la déclaration gouvernementale du 3 décembre 2018 ont prévu que « Une analyse sera menée afin de déterminer si un établissement public est encore adapté pour organiser certaines missions dans le cadre des transports publics ou bien si une approche plus centralisée au sein du département des transports ne soit préférable afin d'augmenter l'efficacité et une meilleure cohérence dans l'organisation des transports publics. »

Le présente projet de loi entend dissoudre la Communauté des transports (ci-après (CdT ») qui est actuellement un établissement public afin de fusionner les ressources et principales missions de la CdT avec celles de la Direction des transports publics du Département de la mobilité et des transports en créant une nouvelle administration.

Avec cette modification fondamentale à apporter à la loi modifiée du 29 juin 2004, il est jugé opportun de proposer en même temps une refonte de la loi en question. Les objectifs recherchés sont le respect de la volonté exprimée par le gouvernement d'améliorer davantage la qualité et l'interconnexion de tous les modes de déplacements écologiques, l'apport de nouvelles définitions pour les services de transports publics routiers et ferroviaires, prenant en compte les évolutions dans ce domaine et notamment celui du transport routier, la simplification certaines procédures d'autorisations consistant en la suppression d'une licence nationale ou d'un système d'autorisations pour des services publics par route, faisant double emploi avec l'existence de contrats de services publics, et finalement le transfert des compétences en matière de droit des passagers de la CdT vers le Ministère de la Protection des Consommateurs.

