

N° 7490⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

sur les transports publics

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(31.3.2020)

RESUME STRUCTURE

Le projet de loi sous avis propose une refonte complète en matière de transports publics en redéfinissant la réglementation, l'organisation et la gestion.

Il a pour objectif de créer une nouvelle administration des transports publics en fusionnant la Communauté des transports et la direction des transports publics du département de la mobilité et des transports, afin d'augmenter l'efficacité des ressources et d'obtenir une simplification administrative dans divers processus.

Le projet de loi vise à améliorer la mobilité des citoyens dans l'objectif d'un déplacement sans voiture individuelle, de manière durable, économique et écologique.

La Chambre des Métiers salue les dispositions du projet de loi sous avis ainsi que la création de la nouvelle administration. Celle-ci promet une amélioration de l'organisation des transports publics. Il est essentiel que notre pays adopte une démarche proactive au vu de sa croissance soutenue et afin d'éviter qu'une mobilité insuffisante n'entrave le développement économique du pays.

*

Par sa lettre du 23 septembre 2019, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis propose une refonte complète de la législation en matière de transports publics. Comme annoncé dans l'Accord de coalition 2018-2023, le Gouvernement s'est préoccupé de la question de savoir « 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 »¹ et il propose de créer une nouvelle administration des transports publics en fusionnant les ressources et les principales missions de la Communauté des transports (communément appelé « Verkéiersverbond ») avec celles de la direction des transports publics du département de la mobilité et des transports.

Cette nouvelle administration, qui est placée sous l'autorité du ministre ayant le transport dans ses attributions, 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

¹ L'accord de coalition en vue de la formation d'un nouveau gouvernement signé le 3 décembre 2018 par le formateur Xavier Bettel et les chefs de délégation du DP, Corinne Cahen, du LSAP, Étienne Schneider, et de «déi gréng», Félix Braz

la mobilité des personnes par des services de transports publics par route. A 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 [...] ainsi que de l'information multimodale des usagers des moyens de transports publics². »

Le projet de loi fait partie intégrante des efforts du Gouvernement d'améliorer la mobilité durable des personnes consistant en la mise en place de moyens de transports publics afin de permettre aux citoyens de pouvoir se déplacer sans voiture individuelle, de manière durable, économique et écologique.

La Chambre des Métiers approuve l'objectif du projet de loi sous avis qui propose un cadre légal cohérent pour aborder les défis en matière de mobilité. En effet, plusieurs études confirment que la situation est préoccupante. L'enquête « Luxmobil », par exemple révèle que le Luxembourg serait en voie d'atteindre le point de saturation en ce qui concerne l'utilisation des véhicules automobiles. Selon le TomTom Traffic Index, le Luxembourg fait déjà partie des villes les plus embouteillées d'Europe de l'Ouest. Ainsi, en 2019, les automobilistes ont perdu en moyenne 6 jours et 19 heures dans les bouchons³. Pour la Chambre des Métiers il est évident que cette évolution a des répercussions négatives sur la compétitivité du pays, alors que les entreprises ont du mal à recruter et à rester attractifs pour les salariés frontaliers en raison des problèmes d'une mobilité entravée.

Il est essentiel que notre pays adopte une démarche plus proactive au lieu de se résoudre à rattraper les retards accumulés par le passé à travers la mise en œuvre de mesures ponctuelles. Ainsi, la Chambre des Métiers salue le regroupement de plusieurs acteurs en une seule administration, promettant ainsi une amélioration de l'organisation des transports publics.

*

2. CONSIDERATIONS PARTICULIERES

Au Luxembourg, le développement économique repose largement sur le recours à la main-d'œuvre frontalière. Les travailleurs frontaliers représentent déjà plus de la moitié de l'emploi dans l'Artisanat et leur part ne cesse de croître. Il semble donc évident qu'il faille prendre en compte la dimension de la Grande Région afin d'optimiser l'efficacité des transports publics. La Chambre des Métiers salue que la nouvelle administration a comme mission d'optimiser et de gérer « *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* » et d'assurer « *la coordination entre les différents opérateurs de transports publics nationaux et transfrontaliers* ».

Un autre élément clé d'une organisation cohérente des transports publics est la coordination et coopération entre le département de la mobilité et des transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et la future Administration des transports publics ainsi que les communes (par exemple la Ville de Luxembourg ou le réseaux TICE). Un instrument essentiel est la possibilité pour le ministre de conclure des conventions avec des communes ou syndicats de communes dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre des transports publics. Dans cette optique, chaque commune doit désigner un délégué aux transports parmi les membres du conseil communal.

Les auteurs du projet de loi exposent à juste titre que « *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.* » Or, le plan intégratif de 2004 (IVL, Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) pour le développement dynamique pour une meilleure coordination de l'aménagement du territoire et la mobilité a malheureusement sous-estimé les évolutions du nombre de navetteurs et d'habitants.

Ainsi, selon la Chambre des Métiers, les actions envisagées pour l'amélioration de la mobilité sont une nécessité absolue afin d'éviter qu'une mobilité insuffisante n'entrave le développement économique du pays. Elle ne peut qu'approuver l'appel des auteurs du texte que l'« *offre et la qualité de service des transports en commun doivent être améliorées de façon significative* ». L'urgence de relever

² Art. 7. du projet de loi sous avis

³ TomTom Traffic Index, https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/luxembourg-traffic

ce défi est avérée, notamment aussi au regard des projections publiées par le STATEC en 2017, selon lesquelles la population devrait augmenter entre 25 et 33% (!) jusqu'en 2030 par rapport 2017, et le nombre de frontaliers devrait atteindre entre 253.000 et 282.000 personnes⁴.

Concernant l'introduction de la gratuité des transports publics, la Chambre des Métiers se demande en revanche si le moment choisi est opportun. Elle se pose notamment la question de savoir s'il n'aurait pas été préférable d'améliorer dans un premier temps la qualité, les capacités, la fiabilité et la ponctualité de ce service, afin de prévenir le risque de goulots d'étranglements dû à la gratuité.

Même si la Chambre des Métiers peut en principe approuver le concept de la gratuité des transports publics, parce que la part payée par les utilisateurs est très basse,⁵ elle est d'avis que cette contribution minimale a permis de rappeler que ce service public a un coût réel qui n'est d'ailleurs pas négligeable pour les finances publiques, s'élevant à 1,2 milliards d'euros (ou 4,3% des dépenses totales des administrations publics)⁶

*

Compte tenu de ses observations ci-avant formulées, la Chambre des Métiers peut en principe approuver le projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 31 mars 2020

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

4 STATEC, Projections macroéconomiques et démographiques de long terme : 2017-2060

5 3,3% selon la BCL et de « manière fort simplifiée »

6 981 millions d'euros pour l'exploitation et 251 millions en investissements (Source : BCL)

