

**N° 5465**  
**CHAMBRE DES DEPUTES**  
 Session ordinaire 2004-2005

---

**PROJET DE LOI**

modifiant

- a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics  
 b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

\* \* \*

(Dépôt: le 21.4.2005)

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (7.4.2005).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	8
4) Commentaire des articles .....	11
5) Fiche financière .....	18
6) Texte coordonné de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.....	23

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant

- a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics,  
 b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu.

Palais de Luxembourg, le 7 avril 2005

*Le Ministre des Transports,*  
 Lucien LUX

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### Chapitre I

**Art. 1er.**– 1. Aux articles 3, 14, 15, 18, 20 et 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, les termes „la RGTP“, „à la RGTP“ et „de la RGTP“ sont remplacés par „le Ministre“ respectivement „au Ministre“ ou „du Ministre“.

2. Aux articles 8, 9, 10, 11, 13, 16 et 17 de la loi du 29 juin 2004 précitée, le terme „RGTP“ est remplacé par „CdT“.

**Art. 2.**– A l'article 1er de la même loi, le terme „aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et“ est supprimé.

**Art. 3.**– L'article 2, alinéa 2 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„Sans préjudice des accords particuliers que le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, peut conclure en application de l'article 15 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune 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. 4.**– A l'article 3 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au paragraphe 1er, alinéa 2, deuxième tiret, le terme „services publics réguliers ou occasionnels“ est remplacé par „services réguliers ou occasionnels“.
- 2° Au paragraphe 1er, alinéa 4, premier tiret, le terme „services publics réguliers“ est remplacé par „services réguliers“.
- 3° Au paragraphe 1er, alinéa 4, deuxième tiret, le terme „services publics occasionnels“ est remplacé par „services occasionnels publics et spécifiques“.
- 4° Au paragraphe 2, l'alinéa 2 est abrogé.

**Art. 5.**– A l'article 4 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° L'alinéa 1 est remplacé par le texte suivant:
 

„Les services de transports publics comprennent les services réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services occasionnels publics et spécifiques.“
- 2° A l'alinéa 2, le terme „services publics réguliers“ est remplacé par „services réguliers“ et le terme „paiement du prix“ est remplacé par „présentation d'un titre“.
- 3° A l'alinéa 3, le terme „services publics“ est remplacé par „services réguliers“.
- 4° A l'alinéa 4, le terme „services publics occasionnels“ est remplacé par „services occasionnels publics“ et le terme „services publics réguliers“ est remplacé par „services réguliers“.
- 5° Entre l'alinéa 4 et l'alinéa 5 est inséré un nouvel alinéa qui prend la teneur suivante:
 

„Sont considérés comme services occasionnels spécifiques les transports de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués en faveur d'une catégorie déterminée de voyageurs moyennant des véhicules spécifiquement équipés, en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers.“

**Art. 6.**– A l'article 5 de la même loi, paragraphe 2, alinéa 2, le terme „membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“,“ est remplacé par „Ministre“.

**Art. 7.**– L'article 6 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 6.**– La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions d'organisation des transports publics telles que déterminées aux articles 1er à 4 de la présente loi incombent au Ministre qui:

- détermine l’offre des services de transports publics constatés, le cas échéant, après enquête sur les besoins de trafic, et prenant en compte tant les objectifs de la politique économique et sociale que les orientations politiques en matière d’aménagement du territoire, d’habitat et d’environnement ainsi qu’en matière budgétaire et des finances publiques;
- 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;
- définit le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l’ensemble du territoire national;
- conclut avec des opérateurs qui répondent aux exigences de l’article 5, et qui sont susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis;
- étudie, promeut et gère 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;
- assure la gestion administrative, technique, financière et comptable des services de transports publics, y compris notamment aussi les services réguliers spécialisés et les services occasionnels pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l’éducation différenciée et de l’intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d’insertion professionnelle.“

**Art. 8.–** L’article 7 de la même loi est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 7.–** 1. L’établissement, les modifications et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre.

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

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

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

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

- les transports à caractère touristique organisés à l’intention des voyageurs qui se déplacent pour leur agrément, empruntant un itinéraire permettant la vue de lieux ou de paysage intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d’être visités;
- les transports organisés en vue d’assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives.“

**Art. 9.–** 1. La loi du 29 juin 2004 précitée est complétée par deux articles nouveaux numérotés article 7bis et article 7ter.

2. L’article 7bis prend la teneur suivante:

„**Art. 7bis.–** 1. Le développement des transports en commun et d’autres moyens de transport économiques, l’amélioration de la coordination des services offerts par les différents opérateurs dans le domaine des transports publics ainsi qu’en général les missions de conseil en matière de mobilité, de communication avec le public et de promotion publicitaire des transports en commun sont confiés à un établissement public à caractère industriel et commercial qui prend la dénomination „Communauté des Transports“, en abrégé CdT.

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

La CdT dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre.

2. La CdT a pour objet:

- d'émettre de sa propre initiative ou à la demande du Ministre des propositions en relation avec la planification de l'offre des services de transports publics, avec le niveau des prestations à fournir ainsi qu'avec l'établissement, la modification ou la suppression de services de transports publics;
- d'élaborer des propositions en matière tarifaire;
- de développer des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- de nouer des relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics ou la réalisation de l'objet social de la CdT;
- de participer, à la demande du Ministre, à l'étude et à la promotion de techniques de transports et d'énergies de propulsion alternatives pour les véhicules utilisés pour les moyens de transports publics;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

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

- en promouvant les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
- en étant accessible par tous les moyens de communication existants, ainsi que par contact direct au guichet;
- en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par une information intégrée sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
- par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance.“

L'article 7ter prend la teneur suivante:

„**Art. 7ter.**– 1. La CdT est administrée par un conseil d'administration.

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

- a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la CdT;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la CdT, et il établit le rapport d'activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la CdT;
- d) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la CdT;
- e) il nomme le personnel de direction, dont le mandat est limité à cinq ans, renouvelable à son terme;
- f) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- g) il conclut les conventions auxquelles est partie la CdT;
- h) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de douze membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil, dont un président et un vice-président. Le conseil d'administration est composé à parts égales de représentants de l'Etat et de personnes qualifiées dans le domaine des transports publics. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révocables ad nutum.

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

Ne peuvent devenir membre du Conseil d'administration:

- les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat;
- les fonctionnaires qui, en vertu de leurs fonctions, sont appelés à surveiller ou à contrôler l'établissement ou qui, en vertu des pouvoirs leur délégués, approuvent des actes administratifs de la CdT ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement.

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

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

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

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

Le conseil d'administration peut recourir à l'avis d'experts, dont les délégués communaux et les représentants des conférences régionales de transport institués par l'article 19 de la présente loi, s'il le juge nécessaire. Les experts peuvent assister avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration, si celui-ci le demande.

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

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

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

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

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

5. La CdT est engagée en tout état de cause par la signature du président et d'un autre administrateur ou par la signature de toute personne à qui de tels pouvoirs ont été spécialement délégués par le conseil d'administration ou, en ce qui concerne la gestion journalière, par les personnes aux-

quelles cette gestion a été confiée, aux conditions fixées par le conseil d'administration. Les délégations sont susceptibles de subdélégation.

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

6. Les indemnités et jetons de présence des membres du conseil d'administration, de son secrétaire et des experts sont fixées par décision du Gouvernement en conseil et sont à charge de l'établissement.“

**Art. 10.**– A l'article 8 de la même loi, le terme „transitoires“ est supprimé.

**Art. 11.**– A l'article 9 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1, le terme „, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi,“ est supprimé.
- 2° Entre l'alinéa 1 et l'alinéa 2 est inséré un nouvel alinéa qui prend la teneur suivante:

„Les attributions dévolues à l'autorité hiérarchique par les dispositions légales et réglementaires applicables aux agents de l'Etat, des communes, des syndicats de communes ainsi que des CFL sont exercées, pour les agents chargés d'effectuer des tâches pour le compte de la CdT en vertu de l'alinéa précédent, par le conseil d'administration de la CdT.“

**Art. 12.**– A l'article 10 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° L'alinéa 5 est abrogé.
- 2° A l'alinéa 6 qui devient l'alinéa 5, le terme „général“ est supprimé.
- 3° L'alinéa 8 qui devient l'alinéa 7 est remplacé par le texte suivant: „La gestion financière de l'établissement est soumise au contrôle de la Cour des comptes“.

**Art. 13.**– A l'article 11 de la même loi, le terme „Régie Générale des Transports Publics“ est remplacé par „Communauté des Transports“.

**Art. 14.**– L'article 12 est abrogé.

**Art. 15.**– A l'article 13 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° L'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:
 

„Les décisions prises par le conseil d'administration de la CdT figurant sous b), c) et e) du deuxième alinéa du paragraphe 1er de l'article 7ter sont soumises à l'approbation du Ministre, celles figurant sous f) sont soumises pour approbation au Gouvernement en conseil. Le Ministre et le Gouvernement en conseil exercent leur approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision de la CdT; passé ce délai, l'accord est présumé.“
- 2° Les alinéas 3 et 4 sont abrogés.

**Art. 16.**– A l'article 15 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Les termes „les missions qui font partie des compétences de la RGTP et les services de transports publics“ sont remplacés par „les services de transports publics dont question à l'article 2 et des services“.
- 2° La référence „article 12“ est remplacée par „article 7“.

**Art. 17.**– A l'article 16 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° Au premier tiret, les termes „par la vente de titres de transport“ sont remplacés par „par une participation à la vente de titres de transport“.
- 2° Le deuxième tiret est abrogé.

**Art. 18.**– A l'article 18 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

- 1° A l'alinéa 1, le terme „plan local“ est remplacé par „plan local et régional“. Le terme „plans de déplacement locaux“ est remplacé par „plans de déplacement locaux ou régionaux“.
- 2° Aux alinéas 2 et 3, les termes „local“ et „locaux“ sont supprimés.

**Art. 19.**– A l'article 19 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° L'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant:

„Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et respectivement le Ministre et la CdT pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.“

2° Un nouvel alinéa 3 est ajouté *in fine* qui prend la teneur suivante:

„Des conférences régionales de transport peuvent coordonner les demandes émanant des communes. Le nombre, la composition et les modalités de fonctionnement de ces conférences régionales de transport sont fixés par règlement grand-ducal.“

**Art. 20.**– A l'article 20 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Au paragraphe 2, alinéa 1, le mot „est“ est remplacé dans la première phrase par „sont“.

2° Dans la deuxième phrase du même alinéa 1 du paragraphe 2 les termes „la RGTP suspendra la desserte de l'arrêt jusqu'au moment où la commune se sera exécutée“ sont remplacés par „l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci“.

3° Le paragraphe 2 est complété *in fine* par un nouvel alinéa 2 qui prend la teneur suivante:

„Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat 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 conditions du paragraphe 1.“

4° Au paragraphe 3, l'alinéa 1 est abrogé.

5° L'alinéa 2 du même paragraphe 3 devient l'alinéa 1 et est remplacé par le texte suivant:

„L'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer sont à charge du propriétaire du réseau. La commune territorialement concernée participe aux frais d'aménagement et d'entretien constructif à raison de 50% du prix de revient.“

6° Le paragraphe 6 est abrogé.

**Art. 21.**– A l'intitulé du Chapitre VI de la même loi, le terme „tarifaires“ est remplacé par „d'exécution“.

**Art. 22.**– A l'article 22 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

1° Au paragraphe 1er, point a), la référence „article 12“ est remplacée par „article 7“.

2° Ce même paragraphe 1er est complété par le point h) suivant:

„h) les prescriptions relatives à la licence nationale de transporteur par route de voyageurs prévue à l'article 5“.

3° Au paragraphe 2, alinéa 1, le terme „de la RGTP“ est supprimé.

4° Au paragraphe 2, alinéa 2, les termes „et, le cas échéant, à l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5“ sont insérés *in fine*.

5° Au paragraphe 2, alinéa 3, le mot „elle“ est remplacé par „il“.

6° Au paragraphe 2, l'alinéa 4 est abrogé.

7° Au paragraphe 4, alinéa 1, le mot „en“ est remplacé par „ou“.

**Art. 23.**– A l'article 23, alinéa 1 de la même loi, la référence „articles 5 et 12“ est remplacée par „articles 5 et 7“.

## Chapitre II

**Art. 24.**– A l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, le terme „Régie Générale des Transports Publics“ est supprimé.

### Chapitre III

**Art. 25.**– La Communauté des Transports reprend tous les engagements et actes pris par la Régie Générale des Transports Publics, instituée en vertu de l'article 6 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Si une loi se réfère à la „Régie Générale des Transports Publics“, ces termes s'entendent comme „Communauté des Transports“.

**Art. 26.**– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

\*

### EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi fait suite à l'accord de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 4 août 2004 qui prévoit que la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics fera l'objet d'une „révision en vue d'une organisation commune des différents réseaux d'exploitation, respectueuse du principe de codécision entre instances responsables“.

La loi précitée vient de confier toutes les missions en relation avec l'organisation des transports publics à un établissement public, dénommé Régie Générale des Transports Publics (RGTP), dont le conseil d'administration est composé de cinq personnes.

Une approche intégrée pour l'organisation des transports publics ne peut cependant uniquement générer des plus-values substantielles si les opérateurs nationaux CFL et RGTR ainsi que les opérateurs publics régionaux, voire locaux, tels que les TICE et les AVL sont associés à la planification de l'offre. Or, l'article 7 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics dispose que les membres du conseil d'administration ou de la direction, les gérants, les conseillers ou les propriétaires d'une société qui exerce des activités de transport de personnes ne peuvent devenir membres du conseil d'administration de la RGTP. De ce fait, les opérateurs précités sont exclus de l'organe de décision de la RGTP.

Si cette séparation entre l'autorité organisatrice et les opérateurs s'impose en vertu de la réglementation européenne notamment en présence de décisions qui résultent de l'exercice du pouvoir public (conclusion de contrats de service public; établissement, modification et suppression de services de transports publics, etc.), elle doit néanmoins être assouplie sinon éliminée en matière de coopération entre les opérateurs, de promotion en faveur des transports publics ou encore de communication avec le public (tâches d'une centrale de mobilité).

Dans cette lignée, le programme directeur d'aménagement du territoire, dans sa version du 27 mars 2003, déclare que „l'amélioration de l'efficacité des transports en commun exige la création de structures adéquates qui permettront de réunir les différents partenaires (Etats, communes, syndicats, sociétés de transport, ...) impliqués dans l'organisation des transports en commun.“

Le présent projet de loi se propose ainsi de maintenir la fonction d'autorité organisatrice au sein du 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“.

L'organisation des transports publics continue à porter sur les transports publics par rail et par route à caractère national et transfrontalier. Le Ministre des Transports peut cependant conclure des conventions en matière de transport public avec des communes et des syndicats de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public.

\*

Les experts s'accordent à dire que l'organisation des transports publics connaît des missions principales (planification de l'offre, détermination des prestations, politique tarifaire, négociation des



contrats de service public, gestion financière et rémunération des opérateurs) et des missions secondaires (promotion des transports publics, développement de formes alternatives de mobilité, information de et communication avec l'utilisateur, établissement de statistiques, enquêtes et comptages).

Les missions principales seraient ainsi exécutées par le Ministre des Transports, assisté par la Communauté des Transports qui fait des propositions y relatives. Les missions dites secondaires, dans le domaine des activités de promotion des transports publics ainsi que de la communication avec le grand public par le biais de l'information intégrée sur les lignes, itinéraires et horaires ou encore de la gestion centralisée des réclamations seraient assumées par la Communauté des Transports.

La structure d'organisation projetée des transports publics vise donc une répartition claire des missions entre:

- l'Etat en tant qu'autorité organisatrice des transports publics,
- les opérateurs chargés de l'exploitation des transports publics et
- la Communauté des Transports, organisme de coopération réunissant des représentants de l'Etat, des communes, des usagers et des opérateurs.

Au vu du départage des responsabilités entre le Ministre des Transports en tant qu'autorité organisatrice et la Communauté des Transports en tant qu'entité de concertation et de coopération dans le domaine des transports publics, les opérateurs clés actuels (AVL, TICE, SNCFL et FLEAA) peuvent être représentés au conseil d'administration de la Communauté des Transports. Les prescriptions du Règlement (CEE) 1893/91 se trouvent pleinement respectées étant donné que la distinction fonctionnelle entre l'autorité organisatrice et les exploitants censés fournir les prestations de transport requises reste ainsi garantie.

L'autorité organisatrice, le Ministre:

- détermine l'offre des services de transports publics en prenant en compte tant les objectifs de la politique économique et sociale que les orientations politiques en matière d'aménagement du territoire, d'habitat et d'environnement ainsi qu'en matière budgétaire et des finances publiques;
- procède à l'établissement, aux modifications et à la suppression de services de transports publics;
- définit le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- conclut avec les opérateurs qui sont susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis;
- assure la gestion administrative, technique, financière et comptable des services de transports publics.

La Communauté des Transports:

- sert d'enclave de concertation, de coopération et de coordination en matière de transports publics;
- réunit tant des représentants de l'Etat que des représentants des communes, des usagers et des opérateurs;
- émet de sa propre initiative ou à la demande du Ministre des propositions en matière tarifaire, en relation avec la planification de l'offre, avec l'établissement, la modification ou la suppression de services de transport public et avec le niveau des prestations à fournir;
- est chargée de la promotion des transports en commun et d'autres moyens de transport économes;
- développe des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics;
- gère une Centrale de Mobilité en vue de faciliter l'accès aux transports en commun:
  - en promouvant les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
  - en étant accessible par tous les moyens de communication existants, ainsi que par contact direct au guichet;
  - en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par une information intégrée et coordonnée entre les différents opérateurs sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
  - en analysant les besoins nouveaux et en gérant les réclamations qui sont portées à sa connaissance.

Il est prévu que la Centrale de Mobilité occupe des locaux à la Gare Centrale qui seront intégrés dans le Centre d'Accueil et de Vente de la Gare de Luxembourg et qu'elle dispose dans un deuxième temps d'une annexe au plein centre de la Ville de Luxembourg afin d'assurer une présence bipolaire.

Dans une première phase, qui devrait être opérationnelle en fin d'année 2006, la Centrale de Mobilité sera accessible par contact direct au guichet, par téléphone (call-center) ainsi que sur internet par un outil informatique intégré regroupant toutes les informations en relation avec les lignes et les horaires des différents opérateurs.

La Centrale de Mobilité offrira dans une deuxième phase des services complémentaires, tels de nouveaux produits assurant une offre flexible adaptée aux besoins réduits en cours de soirée et pendant les fins de semaine, également dans les régions à tissu démographique faible („Rufbus“, etc.) ou encore l'organisation du covoiturage et l'information sur les moyens de déplacements non motorisés (offres pour cyclistes aux gares et haltes, etc.).

\*

Le présent projet de loi se distingue de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics non seulement par la représentation des différents acteurs dans les structures de décision de la Communauté des Transports, mais également par le renforcement de la dimension locale et régionale de l'organisation des transports publics. Afin de satisfaire tant sur le plan local que sur le plan régional aux besoins en matière de mobilité, les communes et syndicats de communes sont encouragés d'élaborer avec le concours du Ministre des plans de déplacement locaux et régionaux.

En outre, des conférences régionales de transport sont instituées afin de coordonner les demandes émanant des communes d'une région déterminée. La mise en œuvre de la planification ainsi que de l'organisation régionales conformément au programme directeur d'aménagement du territoire et au concept intégré des transports et du développement spatial (IVL) s'en verra renforcée. En effet, la création de conférences régionales de transport dans le cadre du présent projet de loi peut servir de catalyseur afin de parvenir à une coopération accrue entre les différentes communes et les autorités nationales dans le domaine concret de l'organisation des transports publics.

\*

Le présent projet de loi a finalement pour but de procéder

- à une clarification de certaines dispositions, dont notamment celles qui traitent des règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes et gares desservis dans le cadre des services de transports publics;
- à une uniformisation de la terminologie pour déterminer les services de transport qui sont à qualifier de services de transports publics et
- à une mise en conformité de la loi du 29 juin 2004 avec l'instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière de création d'établissements publics.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *ad article 1er modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics*

Aux articles 3, 14, 15, 18, 20 et 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, les termes „la RGTP“, „à la RGTP“ et „de la RGTP“ sont remplacés par „le Ministre“ respectivement „au Ministre“ ou „du Ministre“ alors que le Ministre des Transports assume de nouveau la fonction d'autorité organisatrice des transports publics.

Aux articles 8, 9, 10, 11, 13, 16 et 17 de la loi du 29 juin 2004 précitée, le terme „RGTP“ est à remplacer par „CdT“ étant donné que l'établissement public dénommé „Communauté des Transports“ reprend en tant que successeur juridique de la Régie Générale des Transports Publics un certain nombre de missions de cette dernière.

### *ad article 2 modifiant l'article 1er de la même loi*

A l'article 1er, les termes „aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et“ sont supprimés étant donné qu'ils font double emploi avec les dispositions plus concises de l'article 6 qui stipule que le Ministre des Transports détermine l'offre des services de transports publics en prenant entre autres en compte les orientations politiques en matière budgétaire et de finances publiques.

### *ad article 3 modifiant l'article 2 de la même loi*

A l'alinéa 2 de l'article 2, les mots „la Régie Générale des Transports Publics, en abrégé RGTP, qui est instituée en vertu de l'article 6“ sont remplacés par ceux de „le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre““, afin de tenir compte du fait que l'autorité organisatrice est exercée par le Ministre des Transports.

Par ailleurs, les mots „ou d'un même syndicat de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public“ sont insérés à l'alinéa 2 de l'article 2 entre les termes „d'une même commune“ et „sont exclus du champ d'application de la présente loi“ afin de mieux tenir compte de la situation spécifique des syndicats de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public, comme par exemple le syndicat intercommunal „TICE“. En effet, bien que ce dernier organise des services de transports publics à caractère intercommunal, il est censé jouir, tant sous l'actuel que sous le nouveau régime, de l'autonomie communale pour organiser les transports en commun. Bien évidemment, le Ministre des Transports garde la faculté de pouvoir conclure avec les communes et les syndicats de communes, dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport et d'une organisation rationnelle des transports publics, des conventions 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.

### *ad articles 4 et 5 modifiant respectivement les articles 3 et 4 de la même loi*

A l'article 3, l'alinéa 2 du paragraphe 2 est supprimé, étant donné que les transports de personnes au moyen de véhicules loués sont autorisés dans les mêmes conditions que les transports de personnes au moyen de véhicules appartenant aux opérateurs.

L'article 3, paragraphe 1er, alinéas 2 et 4 ainsi que l'article 4 sont modifiés afin d'uniformiser et de préciser davantage la terminologie employée pour déterminer les services de transport qui sont à qualifier de services de transports publics.

Les services de transports publics comprennent les services réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services occasionnels publics et spécifiques.

Sont considérés comme services réguliers les transports publics „normaux“, c'est-à-dire les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant présentation d'un titre de transport. Les mots „paiement du prix de transport“ sont remplacés à cet endroit par ceux de „présentation d'un titre de transport“ étant donné que certaines catégories d'usagers font usage des services réguliers moyennant présentation d'un titre de transport alors qu'elles se trouvent dispensées du paiement d'un prix de transport.

Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services réguliers, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, comme p. ex. les élèves fréquentant l'école européenne.

Sont ensuite considérés comme services occasionnels publics les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers. Les transports en commun organisés à l'occasion de la fête nationale sont ainsi à considérer comme services occasionnels publics.

La loi en projet prévoit finalement de déterminer une quatrième catégorie de services de transport public, à savoir les services occasionnels spécifiques. Sont considérés comme services occasionnels spécifiques les transports de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués en faveur d'une catégorie déterminée de voyageurs moyennant des véhicules spécifiquement équipés, en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers. Il s'agit en l'espèce de services pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés.

*ad article 6 modifiant l'article 5 de la même loi*

A l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, les mots „membre de gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, sont remplacés par celui de „Ministre“, puisque cette précision se fait dorénavant déjà à l'alinéa 2 de l'article 2.

*ad article 7 modifiant l'article 6 de la même loi*

Par la modification de l'article 6, l'orientation de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics se trouve profondément remaniée du fait que les missions principales en matière d'organisation des transports publics telles que décrites à l'exposé des motifs ne se trouvent plus partagées entre le Ministre des Transports et l'établissement public „Régie Générale des Transports Publics“. Dans l'intérêt d'une délimitation claire et nette entre, d'une part, l'autorité organisatrice et, d'autre part, les opérateurs appelés à assumer davantage de responsabilités dans les domaines de la coopération et de la promotion des transports publics ainsi que de la communication avec le public dans le cadre de la Communauté des Transports, il incombe au Ministre des Transports de:

- déterminer l'offre des services de transports publics constatés, le cas échéant, après enquête sur les besoins de trafic, en prenant en compte tant les objectifs de la politique économique et sociale que les orientations politiques en matière d'aménagement du territoire, d'habitat et d'environnement ainsi qu'en matière budgétaire et des finances publiques;
- procéder à l'établissement, aux modifications et à la suppression de services de transports publics et de traiter les demandes et propositions afférentes de la part de tiers;
- définir le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- de conclure avec les opérateurs susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis;
- d'étudier, de promouvoir 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 sur les relations transfrontalières;
- d'assurer la gestion administrative, technique, financière et comptable des services de transports publics, y compris notamment aussi les services réguliers spécialisés et les services occasionnels pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire.

Il a par ailleurs été pris soin de compléter le dernier tiret de l'article 6 par les services organisés pour le compte des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle.

Pour ce qui est des contrats de service public que le Ministre peut conclure en exécution de l'article 6, quatrième tiret, avec les opérateurs susceptibles de fournir les prestations de transport public

utiles, il est proposé de supprimer la disposition qui stipule que l'autorité organisatrice peut faire dépendre l'attribution des prestations en question du résultat d'une soumission publique.

En effet, cette disposition, reprise de la loi abrogée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, est superfétatoire alors que le Ministre des Transports dispose bien évidemment du droit de faire dépendre l'attribution de l'exploitation d'un service de transport public du résultat d'une mise en concurrence. Il importerait plutôt de déterminer les cas où l'autorité organisatrice se trouve dans l'obligation de procéder par adjudication publique. Or, ces cas de figure sont le cas échéant à déterminer en fonction des actes législatifs en gestation au niveau de la Commission Européenne, dont notamment la proposition de modifier le Règlement (CEE) 1191/69 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

*ad article 8 modifiant l'article 7 de la même loi*

Le texte de l'article 7 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics est remplacé par celui de l'ancien article 12 qui connaît des modifications mineures. Ainsi, la deuxième phrase de l'alinéa 1 concernant les propositions en matière d'établissement, de modification et de suppression de services de transports publics est supprimée puisqu'une disposition analogue se retrouve désormais au premier tiret du paragraphe 2 du nouvel article 7bis.

Par ailleurs, les modifications tiennent compte de la terminologie dorénavant employée aux articles 3 et 4 pour déterminer les services de transport qui sont à qualifier de services de transports publics.

Finalement, le troisième tiret du paragraphe 3 est supprimé. Cette disposition, reprise de la loi abrogée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, stipule que ne sont pas soumis à autorisation ministérielle les services de navette organisés pour transporter, d'un même lieu de départ à un même lieu de séjour de vacances ou d'intérêts touristiques, les voyageurs préalablement constitués en groupe selon la durée de séjour prévue pour ramener chaque groupe au point de départ au cours d'un voyage ultérieur à l'expiration de la période prévue. Or, depuis l'entrée en vigueur du Règlement (CEE) 684/92, les services de navettes touristiques sont alignés aux services occasionnels et devraient donc être soumis à l'autorisation du Ministre.

*ad article 9 complétant la loi du 29 juin 2004 précitée par deux articles nouveaux numérotés article 7bis et article 7ter.*

*concernant l'article 7bis*

Le nouvel article 7bis institue l'établissement public „Communauté des Transports“, organe de concertation, de coordination et de coopération en matière de transports publics auquel sont confiées les missions dites secondaires dans le cadre de l'organisation des transports publics, telles que décrites à l'exposé des motifs. La CdT est censée émettre des propositions en relation avec l'organisation des transports publics à l'attention du Ministre des Transports, développer les transports en commun et d'autres moyens de transport économes et améliorer la coordination des services offerts par les différents opérateurs.

La CdT a ainsi notamment pour objet d'émettre de sa propre initiative ou à la demande du Ministre des propositions en relation avec la planification de l'offre des services de transports publics, avec le niveau des prestations à fournir ainsi qu'avec l'établissement, la modification ou la suppression de services de transports publics, d'élaborer des propositions en matière tarifaire et de développer des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics. La CdT noue à cette fin des relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics ou la réalisation de son objet social.

La CdT assure en général les missions de promotion publicitaire des transports en commun, de conseil en matière de mobilité et de communication avec le public. A cette fin, la CdT reprend la mission confiée à la RGTP d'assurer la gestion d'une centrale de mobilité, destinée à servir d'interface avec le public:

- en promouvant les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
- en étant accessible par tous les moyens de communication existants, ainsi que par contact direct au guichet;

- en assurant la communication avec le public sur l’offre des transports publics par une information intégrée et coordonnée entre les différents opérateurs sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
- en analysant les besoins nouveaux et en gérant les réclamations qui sont portées à sa connaissance.

Conformément à l’instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière de création d’établissements publics, le présent projet de loi attribue la qualification d’établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) à la Communauté des Transports. En maintenant la fonction d’autorité organisatrice au sein du Ministère des Transports, la CdT ne peut en effet guère être qualifiée d’établissement public à caractère administratif, chargée de la gestion d’une activité de service public classique. Les missions de la CdT rentrent plutôt dans le cadre des activités d’un établissement public à caractère industriel et commercial étant entendu qu’il s’agit en l’espèce d’une entité de droit public gérant dans le secteur public des activités consistant à produire ou à vendre des biens ou des services.

Il importe finalement de relever que les missions de l’établissement public „Communauté des Transports“ sont en vertu du principe de la spécialité de son objet définies de manière suffisamment concise à l’article 7bis pour permettre à l’Etat de respecter l’autonomie administrative de la CdT en renonçant à la voie contractuelle obligatoire pour régler les modalités de mise en œuvre de ces missions. Le dernier tiret du paragraphe 2 de l’article 7bis dispose d’ailleurs que la CdT garde la faculté de conclure en tout moment des conventions avec l’Etat ainsi qu’avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui sont nécessaires à l’accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

*concernant l’article 7ter*

L’article 7ter traite du mode de fonctionnement de la CdT qui se greffe sur celui de la RGTP avec les différences suivantes:

1. Le conseil d’administration est élargi de cinq à douze membres, dont un président et un vice-président. Le conseil d’administration est composé à parts égales de représentants de l’Etat et de personnes qualifiées dans le domaine des transports publics. Devant la toile de scénario d’un départage des responsabilités entre le Ministre des Transports en tant qu’autorité organisatrice et la Communauté des Transports en tant qu’entité de concertation et de coopération dans le domaine des transports publics, peuvent figurer parmi les personnes qualifiées dans le domaine des transports publics un représentant des usagers, un représentant du Syvicol ainsi que quatre représentants des opérateurs clé actuels (AVL, TICE, SNCFL et FLEAA). La distinction fonctionnelle entre, d’une part, l’autorité organisatrice et, d’autre part, les exploitants censés fournir les prestations de transport requises étant ainsi garantie, les prescriptions du Règlement (CEE) 1893/91 se trouvent pleinement respectées. En conséquence, l’incompatibilité entre membre du conseil d’administration et responsable d’une société de transport de personnes telle que prescrite pour la RGTP par la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics peut être levée pour les membres du conseil d’administration de la CdT.
2. Conformément à l’instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière de création d’établissements publics, le mandat du personnel de direction se trouve limité à cinq ans, renouvelable à son terme et les membres du conseil d’administration sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil au lieu du Ministre. Dans la même lignée, les indemnités des membres du conseil d’administration et de son secrétaire sont fixées par décision du Gouvernement en conseil. Par ailleurs, le terme „rémunérations“ est remplacé par le terme plus exact de „jetons de présence“ et le cercle des bénéficiaires se trouve élargi à l’instar du fonctionnement d’autres établissements publics aux experts qui assistent aux réunions du conseil d’administration.
3. Afin de promouvoir la dimension locale et régionale des transports publics et de parvenir à une coopération accrue entre la CdT et les acteurs locaux, voire régionaux, il est prévu que les délégués communaux et les représentants des conférences régionales de transport instituées par l’article 19 du présent projet de loi peuvent assister en tant qu’experts aux réunions du conseil d’administration.

*ad articles 10 et 11 modifiant respectivement les articles 8 et 9 de la même loi*

Les termes „transitoires“ et „, au moment de l’entrée en vigueur de la présente loi,“ sont supprimés à l’article 8 respectivement à l’alinéa 1 de l’article 9 afin de permettre aux agents de l’Etat, des communes ou syndicats de communes ainsi que des CFL chargés de tâches relevant de la compétence de la CdT de pouvoir être chargés d’effectuer ces tâches pour le compte de la CdT au-delà du moment de l’entrée en vigueur de la loi.

Afin de clarifier les relations hiérarchiques entre le conseil d’administration et les agents en question, il est inséré entre l’alinéa 1 et l’alinéa 2 de l’article 9 un nouvel alinéa qui dispose que les attributions dévolues à l’autorité hiérarchique par les dispositions légales et réglementaires applicables aux agents de l’Etat, des communes, des syndicats de communes ainsi que des CFL sont exercées par le conseil d’administration de la CdT pour lesdits agents chargés d’effectuer des tâches pour le compte de la CdT.

*ad article 12 modifiant l’article 10 de la même loi*

Dans l’intérêt du Trésor public, l’obligation prescrite par l’alinéa 5 de l’article 10 de constituer une réserve n’est pas jugée opportune. Par ailleurs, étant donné que l’article 7ter dispose déjà que le conseil d’administration arrête les comptes annuels de la CdT et que cette disposition est redondante avec la première phrase de l’alinéa 5, ledit alinéa peut être entièrement abrogé.

A l’alinéa 6 qui devient l’alinéa 5, le terme „général“ est supprimé alors que le terme „rapport d’activités“ est plus courant que celui de „rapport général d’activités“.

L’alinéa 8 qui devient l’alinéa 7 est modifié afin d’étendre les pouvoirs de contrôle de la Cour des comptes. Cette dernière n’est pas seulement habilitée à contrôler l’emploi conforme des concours financiers publics dont bénéficie la CdT, mais se trouve autorisée à procéder au contrôle de la gestion financière de l’établissement public dans son entièreté.

*ad article 13 modifiant l’article 11 de la même loi*

Cet article est modifié afin d’étendre l’application de l’article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l’impôt sur le revenu à la Communauté des Transports.

*ad article 14 abrogeant l’article 12 de la même loi*

L’article 12 est abrogé, étant donné que son texte est repris sous réserve de certaines modifications à l’article 7.

*ad article 15 modifiant l’article 13 de la même loi*

L’alinéa 2 de l’article 13 est modifié afin de tenir compte des prescriptions de l’instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière de création d’établissements publics.

Ainsi, les décisions du conseil d’administration de la CdT en relation avec le budget, les comptes annuels, le rapport d’activités, les orientations générales, les conditions de fonctionnement de la CdT et la nomination du personnel de direction sont soumises à l’approbation du Ministre, alors que l’organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel sont soumis pour approbation au Gouvernement en conseil.

Les alinéas 3 et 4 de l’article 13 sont abrogés alors que la CdT, contrairement à la RGTP, n’est plus appelée à exercer des fonctions coercitives à l’égard des entreprises de transport.

*ad article 16 modifiant l’article 15 de la même loi*

Les modifications de l’article 15 tiennent compte du fait que le Ministre des Transports conclut en tant qu’autorité organisatrice au lieu de la RGTP, dans l’intérêt d’une optimisation de l’offre ou d’une organisation plus rationnelle des transports publics, des conventions avec les communes, les syndicats de communes et les entreprises visés.

Par ailleurs, la référence „article 12“ est remplacée par „article 7“ étant donné que l’ancien texte de l’article 12 est dorénavant repris à l’article 7.

*ad article 17 modifiant l’article 16 de la même loi*

Au premier tiret les termes „par la vente de titres de transport“ sont remplacés par ceux de „par une participation à la vente de titres de transport“ étant entendu que les recettes résultant de la vente de

titres de transport par la CdT seront de toute façon partagées selon une clef de répartition à fixer d'un commun accord avec les opérateurs.

Etant entendu que la CdT n'est plus compétente pour conclure les conventions avec les communes, les syndicats de communes et les entreprises visés à l'article 15, le deuxième tiret, qui dispose que les recettes de la CdT sont constituées par les produits des participations prévues à l'article 15, est abrogé.

*ad article 18 modifiant l'article 18 de la même loi*

Dans le but de promouvoir la dimension régionale de l'organisation des transports publics et de satisfaire tant sur le plan local que sur le plan régional aux besoins en matière de mobilité, l'article 18 est modifié afin de donner aux communes et aux syndicats de communes la possibilité d'élaborer avec le concours du Ministre non seulement des plans de déplacement locaux, mais également des plans de déplacement régionaux.

*ad article 19 modifiant l'article 19 de la même loi*

A l'alinéa 2 de l'article 19 est apportée la précision que le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et respectivement le Ministre et la CdT pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.

Un nouvel alinéa 3 dispose que des conférences régionales de transport peuvent coordonner les demandes émanant des communes. Le nombre, la composition et les modalités de fonctionnement de ces conférences régionales de transport sont fixés par règlement grand-ducal.

Bien que la commune forme encore à l'heure actuelle la seule forme de collectivité territoriale dans le cadre institutionnel luxembourgeois, l'institution de conférences régionales de transport s'impose tant au vu du programme directeur d'aménagement du territoire que du concept intégré des transports et du développement spatial (IVL) qui préconisent la mise en chantier de la planification régionale ainsi qu'un nouveau partage des compétences entre l'Etat et les communes.

S'il est vrai que les discussions autour de l'élaboration des plans directeurs régionaux et de la mise en œuvre de la planification ainsi que de l'organisation régionales se trouvent à l'heure actuelle encore en gestation, il n'en demeure pas moins que la création de conférences régionales de transport dans le cadre du présent projet de loi peut servir de catalyseur afin de parvenir à une coopération accrue entre les différentes communes et les autorités nationales dans le domaine concret de l'organisation des transports publics.

Un premier objectif devrait consister en la détermination du nombre des conférences régionales de transport. Les options sont multiples: soit le nombre des conférences régionales de transport suit le découpage régional du pays en six régions d'aménagement, soit il est fixé en fonction du système des centres de développement et d'attraction (CDA), au nombre de 3, voire de 15 (centres régionaux inclus), soit le nombre des conférences régionales est déterminé en fonction des collaborations déjà existantes au niveau régional, voire intercommunal, à l'instar de la coopération existante au niveau des AVL et des TICE ou encore du RGTR.

*ad article 20 modifiant l'article 20 de la même loi*

L'article 20 traite des règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes et gares desservis dans le cadre des services de transports publics. Il est proposé de modifier cet article afin d'aligner les dispositions en relation avec l'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route à celles réglant l'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national.

L'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes étaient avant l'entrée en vigueur de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics à charge du propriétaire du réseau. Dans le cadre des services de transports publics par route, la commune territorialement compétente est le propriétaire du réseau, sinon l'Etat pour ce qui est des routes nationales. Dans le cadre des services de transports publics par chemins de fer, l'Etat est le propriétaire du réseau.

*Concernant les arrêts et haltes ferroviaires*

Dans sa teneur actuelle, l'article 20 dispose que la commune territorialement concernée est dorénavant responsable de l'aménagement et de l'entretien des arrêts et haltes ferroviaires, avec un taux de



participation de l'Etat contenu à 50%. Par le nouvel article 20, la charge d'aménagement et d'entretien des arrêts et haltes revient de nouveau à l'Etat en tant que propriétaire du réseau. Les obligations afférentes d'aménagement et d'entretien des arrêts et haltes continueraient à être déléguées par le biais du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire à la SNCFL, solution qui s'impose d'ailleurs pour des raisons de sécurité au travail et dans un souci d'harmonisation de l'aménagement des arrêts et haltes ferroviaires.

Dans la lignée d'une répartition claire et équitable des charges financières entre l'Etat en tant que propriétaire du réseau ferroviaire et les communes sur le territoire desquelles existent ou sont créés des arrêts ou haltes ferroviaires, il est proposé que la commune territorialement concernée participe aux frais d'aménagement et d'entretien constructif à raison de 50% du prix de revient. En effet, conscient que le concept visant un partage modal à l'horizon 2020 de 25:75 entre transport public et transport individuel requiert une extension du réseau ferré et une augmentation des arrêts et haltes à desservir, les dépenses tant à charge des communes qu'à charge de l'Etat doivent être réparties de manière équitable afin d'éviter un effet pénalisant sur le développement des transports publics.

Il importe finalement de relever que les frais en relation avec une gare de transbordement, une halte desservant un parking d'accueil à caractère régional ou un arrêt desservant un établissement de l'enseignement postprimaire sont intégralement pris en charge par l'Etat. Les frais en relation avec l'aménagement et l'entretien des cinq gares qui appartiennent aux CFL sont quant à eux assumés par le propriétaire.

*Concernant les arrêts et haltes routières*

Si la commune territorialement compétente ne suffit pas à ses obligations d'aménagement et d'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, l'Etat peut y pourvoir aux frais de la Commune, mais il est proposé de ne plus suspendre la desserte de l'arrêt. Cette dernière mesure a pour seul effet de pénaliser les usagers des transports en commun et va donc à l'encontre de l'objectif politique de promouvoir l'usage des transports publics.

Etant donné que certains arrêts desservis dans le cadre des services de transports publics par route revêtent une importance régionale, voire nationale, le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat 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 conditions du paragraphe 1 de l'article 20.

*ad article 21 modifiant l'intitulé du chapitre VI de la même loi*

L'intitulé du Chapitre VI de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics se lit „Les règles d'exécution et de police“ au lieu de „Les règles tarifaires et de police“.

*ad article 22 modifiant l'article 22 de la même loi*

A l'article 22 sont apportées quelques modifications en relation avec les agents en charge du contrôle, dues au fait que l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics incombent en vertu de l'article 6 de la présente loi au Ministre et non plus à la RGTP. Sont ainsi insérés *in fine* de l'alinéa 2 du paragraphe 2 les termes „et, le cas échéant, à l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5“, repris de l'alinéa 4, abrogé. Les agents en charge du contrôle des titres de transport relèveront en pratique des opérateurs, et notamment des CFL (contrôleurs de train).

Au paragraphe 1er, point a), la référence à l'article 12, abrogé, est remplacée par une référence à l'article 7 qui reprend la teneur de l'article 12.

Le paragraphe 1er est complété par un point h) afin que les prescriptions relatives à la licence nationale de transporteur par route de voyageurs prévue à l'article 5 puissent être déterminées par règlement grand-ducal.

*ad article 23 modifiant l'article 23 de la même loi*

A l'article 23, alinéa 1 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, la référence à l'article 12 est remplacée par une référence à l'article 7, étant donné que le texte de l'article 12 est dorénavant repris à l'article 7.

*ad article 24 modifiant l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu*

A l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu, le terme „Régie Générale des Transports Publics“ est supprimé.

*ad article 25*

Cet article stipule que la Communauté des Transports reprend, en tant que successeur juridique de la RGTP, tous les engagements et actes pris par la Régie Générale des Transports Publics, tels que baux de location, contrats de louage de services, etc.

Par ailleurs, il est assuré que si une loi se réfère à la „Régie Générale des Transports Publics“, ces termes s'entendent comme „Communauté des Transports“.

*ad article 26*

L'article 26 règle l'entrée en vigueur de la présente loi qui est fixée au premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

\*

## **FICHE FINANCIERE**

### **1. INTRODUCTION**

Le projet de loi se propose de maintenir la fonction d'autorité organisatrice au sein du 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“.

L'organisation des transports publics connaît des missions principales (planification de l'offre, détermination des prestations, politique tarifaire, négociation des contrats de service public, gestion financière et rémunération des opérateurs) et des missions secondaires (promotion des transports publics, développement de formes alternatives de mobilité, information de et communication avec l'utilisateur, établissement de statistiques, enquêtes et comptages).

Les missions principales sont exécutées par le Ministre des Transports, assisté par la Communauté des Transports qui peut émettre des propositions y relatives. Les missions dites secondaires, dans le domaine des activités de promotion des transports publics ainsi que de la communication avec le grand public par le biais de l'information intégrée sur les lignes, itinéraires et horaires ou encore de la gestion centralisée des réclamations, sont assumées par la Communauté des Transports.

Le présent projet de loi procède en outre

- à une clarification de certaines dispositions, dont notamment celles qui traitent des règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes et gares desservis dans le cadre des services de transports publics;
- à une uniformisation de la terminologie pour déterminer les services de transport qui sont à qualifier de services de transports publics et
- à une mise en conformité de la loi du 29 juin 2004 avec l'instruction du Gouvernement en conseil du 11 juin 2004 ayant pour objet de fixer une ligne de conduite et des règles générales en matière de création d'établissements publics.

\*

### **2. FRAIS EN RELATION AVEC LA COMMUNAUTE DES TRANSPORTS ET SA CENTRALE DE MOBILITE**

Il est prévu de louer une surface de bureaux au „Forum Royal“ rénové pour y installer l'administration de la Communauté des Transports. L'autre local sera celui de la Centrale de mobilité, qui sera située dans l'enceinte du bâtiment de la Gare Centrale à Luxembourg. Ce dernier emplacement fera l'objet d'un contrat de location entre la CdT et les CFL. Comme l'ouverture de la Centrale de mobilité est prévue pour mi-2006, il importe de procéder à l'aménagement de ces locaux dès début 2006. Cet

aménagement se devra d'apporter à la Centrale de mobilité une image dynamique et accueillante, tout en contribuant à l'efficacité des agents qui y travailleront.

Le système d'information des voyageurs et usagers sur les horaires qui reste à réaliser constituera un élément indispensable de la Centrale de mobilité. Dans un premier temps, des coûts d'implémentation sont à prévoir. Des dépenses pour la maintenance, la mise à jour et l'extension de ce système sont à prévoir pour les exercices ultérieurs.

Le personnel sera lié à la CdT par un contrat de louage de services de droit privé. Dans un premier temps seront recrutés: un directeur et un ingénieur – tous deux de niveau universitaire – ainsi que deux secrétaires, respectivement de niveau employé D et C, voire B. Quoiqu'il soit prévu d'orienter les rémunérations au niveau de celles valant pour les employés d'Etat, les montants exacts ne seront connus qu'une fois les recrutements effectués.

Pour assurer l'opération de la Centrale de mobilité, des agents sont à prévoir pour occuper les guichets d'une part et pour opérer le centre d'appel d'autre part. Les heures d'ouverture rejoindront au minimum celles déjà existantes pour les guichets des CFL. Dans ce contexte, il est judicieux de veiller à ce que les agents recrutés puissent être affectés aux deux volets énoncés ci-dessus, de manière à obtenir une flexibilité maximale dans le système de rotation de la Centrale.

Le tableau ci-dessous montre le calendrier approximatif pour le recrutement:

<i>1er semestre 2005</i>	<i>2e semestre 2005</i>	<i>1er semestre 2006</i>	<i>2e semestre 2006</i>
Recrutement d'un directeur pour la CdT, ainsi que d'une secrétaire	1 ingénieur, 1 secrétaire-adjoint(e) B ou C	Recrutement et formation des agents de la Centrale de mobilité	La Centrale de mobilité est opérationnelle.

Les tableaux suivants détaillent pour l'exercice en cours et pour les années 2006 et 2007 les dépenses requises pour mettre en place la Communauté des Transports avec sa Centrale de mobilité. En effet, le calendrier précis de la réalisation des différentes étapes n'est pas encore figé. Il dépend de la réalisation du système intégré d'information des voyageurs et usagers sur les horaires des transports publics ainsi que de la mise en place des locaux pour la Centrale de mobilité (liée à l'aménagement de l'accueil TGV dans la Gare Centrale, dont la maîtrise d'ouvrage revient aux CFL).

## I. Frais d'équipement, d'aménagement et d'investissement

<i>Position (montants en €)</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
<b>locaux administratifs de la CdT</b>			
Mobilier de bureau (4 postes de travail, armoires, mobilier salle de réunion etc.)	30.000	./.	./.
Equipement bureautique (photocopieuse, téléphones etc.)	30.000	./.	./.
Equipement informatique (ordinateurs, imprimantes et infrastructure réseau)	25.000	./.	./.
Acquisition d'une voiture de service	p.m.	p.m.	p.m.
<b>locaux Centrale de mobilité</b>			
Travaux d'aménagement des guichets	./.	50.000	./.
Equipement bureautique (photocopieuse, téléphones etc.)	./.	30.000	./.
Equipement informatique (ordinateurs, imprimantes et infrastructure réseau)	./.	70.000	./.
Mise en place d'un centre d'appel avec un central téléphonique et l'équipement des différents postes de travail	./.	100.000	./.
<b>systèmes informatiques</b>			
<b>Mise en place d'un système intégré et dynamique des horaires nationaux en matière de transports publics</b> – Planification des étapes de réalisation – Configuration du système – Programmation additionnelle – Enrichissement des cartes – Importation des données – Tests de fonctionnement	100.000	50.000	./.
<b>Création d'un site internet avec intégration du système d'information des horaires</b>	20.000	10.000	./.
<b>Sous-total</b>	<b>205.000</b>	<b>310.000</b>	<b>0</b>

## II. Frais de personnel

<i>Position</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
<b>Administration de la CdT</b>			
Salaires			
– chargé de direction (niveau universitaire)	37.500	75.000	75.000
– ingénieur (niveau universitaire)	./.	75.000	75.000
– secrétaire (niveau employé D)	25.250	50.500	50.500
– secrétaire (niveau employé B1 ou C)	18.250	36.500	36.500
<b>Centrale de Mobilité</b>			
Salaires			
– agent de supervision (une personne)	./.	48.000	48.000
– agents polyvalents pour les opérations guichet et centre d'appel (9 personnes)	./.	342.000	342.000
Frais de formation des agents aux opérations de guichet et du centre d'appel	./.	20.000	10.000
<b>Sous-total</b>	<b>81.000</b>	<b>647.000</b>	<b>637.000</b>

## III. Frais de fonctionnement globaux

<i>Position (montants en €)</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
<b>Système intégré et dynamique des horaires nationaux en matière de transports publics</b>			
– Maintenance, mise à jour, extensions etc.	./.	25.000	25.000
<b>Fonctionnement courant</b>			
<i>Locaux de la Direction de la CdT</i>	60.000	120.000	120.000
– Location des locaux			
– Nettoyage			
– Location du système de gestion d’horaires et de contrôle d’accès			
– Assurances (incendie, vol etc.)			
– Entretien installations			
– Chauffage et électricité			
– Surveillance			
<i>Locaux de la Centrale de mobilité</i>	./.	200.000	200.000
– Location des locaux			
– Nettoyage			
– Location du système de gestion d’horaires et de contrôle d’accès			
– Assurances (incendie, vol etc.)			
– Entretien installations			
– Chauffage et électricité			
– Surveillance			
Frais de Bureau	15.000	80.000	80.000
– Petites acquisitions et matériel de bureau			
– Communications téléphone/fax/internet (centre d’appel!)			
– Affranchissements postaux			
Frais administratifs			
– Frais de gestion (Conseil d’administration)	45.000	62.500	62.500
– Frais de comptabilité	10.000	10.000	10.000
Frais spécifiques à la mission de l’établissement public			
– Frais d’études et d’experts	30.000	30.000	30.000
– Frais de promotion et de publicité	100.000	200.000	200.000
– Documentations	5.000	5.000	5.000
– Frais de déplacement et de séjour	5.000	10.000	10.000
Frais courants de la voiture de service	p.m.	p.m.	p.m.
– entretien, assurances etc.			
Divers et imprévus (prestations de services etc.)	10.000	10.000	10.000
<b>Sous-total</b>	<b>280.000</b>	<b>752.500</b>	<b>752.500</b>

Le détail des recettes se présente de la manière suivante:

<i>Position (montants en €)</i>	2005	2006	2007
Contribution de l'Etat par le biais d'une dotation budgétaire	500.000(*)	à dét.	à dét.
Vente de titres de transport	à dét.	à dét.	à dét.
Prestations et services offerts	à dét.	à dét.	à dét.
Subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics	à dét.	à dét.	à dét.
Autres produits	p.m.	p.m.	p.m.
<b>Total</b>	<b>500.000</b>	<b>à dét.</b>	<b>à dét.</b>

(\*) Montant prévu à l'article 23.2.33.001 du budget de l'Etat pour l'exercice 2005, libellé „Dotation dans l'intérêt de la couverture des frais de fonctionnement de la Régie générale des Transports publics (crédit non limitatif)“.

Les dépenses et recettes budgétaires détaillées ci-avant permettent la synthèse budgétaire suivante:

(montants en milliers d'euros)

	2005	2006	2007
<i>Dépenses</i>			
I. Frais d'équipement, d'aménagement et d'investissement	205	310	0
II. Frais de personnel	81	647	637
III. Frais de fonctionnement globaux	260	717,5	717,5
<b>Total</b>	<b>566</b>	<b>1.709,5</b>	<b>1.389,5</b>
<i>Recettes</i>			
dotation	500	à dét.	à dét.
autres	à dét.	à dét.	à dét.

\*

### 3. CONCLUSION

Par rapport à l'organisation telle que prévue par la loi du 29 juin 2004, la loi en projet ne génère pas de coûts supplémentaires.

Les frais de fonctionnement de la RGTP sont estimés à quelque 3,8 millions d'euros en régime de croisière, ceux de la CdT à quelque 1,5 million d'euros. Alors qu'il est prévu de faire fonctionner la RGTP, Centrale de Mobilité incluse, avec 35 agents, dont 8 agents du Ministère des Transports et 5 agents des CFL qui assistent le Ministère dans le cadre de la convention modifiée Etat/CFL du 25 février 1978 en matière de gestion technique et comptable des services des transports routiers, la Communauté des Transports, Centrale de Mobilité incluse, se contentera de 14 agents, étant entendu que les agents du Ministère des Transports et des CFL sont maintenus à leurs fonctions respectives.

Dans cette dernière hypothèse, le Ministère des Transports en tant qu'autorité organisatrice est à renforcer par du personnel supplémentaire à recruter par extension de son effectif au niveau de la carrière moyenne des fonctionnaires de l'Etat (+ 2 en 2006 et + 1 en 2007). Les frais de personnel seront ainsi inférieurs à ceux engendrés par la mise en place de la RGTP au vu de la réduction du nombre total des agents en charge de l'organisation, de la coordination, de la planification et de la promotion des transports publics de l'ordre de 5 unités (35 agents vs. 30 agents).

Il reste finalement à relever que l'impact budgétaire de la modification projetée de l'article 20 de la loi du 29 juin 2004, qui prévoit d'aligner les dispositions en relation avec l'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route à celles réglant l'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national, est difficile à évaluer, mais devrait en pratique rester négligeable. En effet, dans sa teneur actuelle, l'article 20 dispose que la commune territorialement concernée est responsable de l'aménagement et

de l'entretien des arrêts et haltes ferroviaires, avec un taux de participation de l'Etat contenu à 50%, alors que le nouvel article 20 stipule que pour diverses raisons développées en détail au commentaire des articles, le propriétaire du réseau sera en charge de l'aménagement et de l'entretien des arrêts et haltes ferroviaires et que la commune territorialement concernée participera aux frais d'aménagement et d'entretien à raison de 50% du prix de revient.

\*

## **TEXTE COORDONNE**

### **de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics**

#### **Chapitre I – *Objet et champ d'application***

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

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

Sans préjudice des accords particuliers que le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le Ministre“, peut conclure en application de l'article 15 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune 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.**– 1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.

Font partie des services de transports publics par rail:

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

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

Font partie des services de transports publics par route:

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

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

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

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

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

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

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

Sont considérés comme services occasionnels spécifiques les transports de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués en faveur d'une catégorie déterminée de voyageurs moyennant des véhicules spécifiquement équipés, en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers.

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

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

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

Le Ministre est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.

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

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

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



## **Chapitre II – L'organisation des transports publics**

**Art. 6.–** La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions d'organisation des transports publics telles que déterminées aux articles 1er à 4 de la présente loi incombent au Ministre qui:

- détermine l'offre des services de transports publics constatés, le cas échéant, après enquête sur les besoins de trafic, et prenant en compte tant les objectifs de la politique économique et sociale que les orientations politiques en matière d'aménagement du territoire, d'habitat et d'environnement ainsi qu'en matière budgétaire et des finances publiques;
- 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;
- définit le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- conclut avec des opérateurs qui répondent aux exigences de l'article 5, et qui sont susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis;
- étudie, promeut et gère 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;
- assure la gestion administrative, technique, financière et comptable des services de transports publics, y compris notamment aussi les services réguliers spécialisés et les services occasionnels pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle.

**Art. 7.–** 1. L'établissement, les modifications et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre.

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

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

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

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

- les transports à caractère touristique organisés à l'intention des voyageurs qui se déplacent pour leur agrément, empruntant un itinéraire permettant la vue de lieux ou de paysage intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités;
- les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives.

**Art. 7bis.–** 1. Le développement des transports en commun et d'autres moyens de transport économiques, l'amélioration de la coordination des services offerts par les différents opérateurs dans le domaine des transports publics ainsi qu'en général les missions de conseil en matière de mobilité, de communication avec le public et de promotion publicitaire des transports en commun sont confiés à un établissement public à caractère industriel et commercial qui prend la dénomination „Communauté des Transports“, en abrégé CdT.

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

La CdT dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du Ministre.

2. La CdT a pour objet:

- d'émettre de sa propre initiative ou à la demande du Ministre des propositions en relation avec la planification de l'offre des services de transports publics, avec le niveau des prestations à fournir ainsi qu'avec l'établissement, la modification ou la suppression de services de transports publics;
- d'élaborer des propositions en matière tarifaire;
- de développer des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- de nouer des relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics ou la réalisation de l'objet social de la CdT;
- de participer, à la demande du Ministre, à l'étude et à la promotion de techniques de transports et d'énergies de propulsion alternatives pour les véhicules utilisés pour les moyens de transports publics;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

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

- en promouvant les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
- en étant accessible par tous les moyens de communication existants, ainsi que par contact direct au guichet;
- en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par une information intégrée sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
- par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance.

**Art. 7ter.**– 1. La CdT est administrée par un conseil d'administration.

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

- a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la CdT;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la CdT, et il établit le rapport d'activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la CdT;
- d) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la CdT;
- e) il nomme le personnel de direction, dont le mandat est limité à cinq ans, renouvelable à son terme;
- f) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- g) il conclut les conventions auxquelles est partie la CdT;
- h) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de douze membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil, dont un président et un vice-président. Le conseil d'administration est composé à parts égales de représentants de l'Etat et de personnes qualifiées dans le domaine des transports publics. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révocables ad nutum.

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

Ne peuvent devenir membre du Conseil d'administration:

- les membres du gouvernement, les députés et les conseillers d'Etat;
- les fonctionnaires qui, en vertu de leurs fonctions, sont appelés à surveiller ou à contrôler l'établissement ou qui, en vertu des pouvoirs leur délégués, approuvent des actes administratifs de la CdT ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement.

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

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

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

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

Le conseil d'administration peut recourir à l'avis d'experts, dont les délégués communaux et les représentants des conférences régionales de transport institués par l'article 19 de la présente loi, s'il le juge nécessaire. Les experts peuvent assister avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration, si celui-ci le demande.

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

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

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

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

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

5. La CdT est engagée en tout état de cause par la signature du président et d'un autre administrateur ou par la signature de toute personne à qui de tels pouvoirs ont été spécialement délégués par le conseil d'administration ou, en ce qui concerne la gestion journalière, par les personnes auxquelles cette

gestion a été confiée, aux conditions fixées par le conseil d'administration. Les délégations sont susceptibles de subdélégation.

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

6. Les indemnités et jetons de présence des membres du conseil d'administration, de son secrétaire et des experts sont fixés par décision du Gouvernement en conseil et sont à charge de l'établissement.

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

**Art. 9.**– Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui sont chargés de tâches relevant de la compétence de la CdT, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la CdT.

Les attributions dévolues à l'autorité hiérarchique par les dispositions légales et réglementaires applicables aux agents de l'Etat, des communes, des syndicats de communes ainsi que des CFL sont exercées, pour les agents chargés d'effectuer des tâches pour le compte de la CdT en vertu de l'alinéa précédent, par le conseil d'administration de la CdT.

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

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

L'exercice financier coïncide avec l'année civile.

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

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

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

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

La gestion financière de l'établissement est soumise au contrôle de la Cour des comptes.

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

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

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

**Art. 12.**– (abrogé)

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

Les décisions prises par le conseil d'administration de la CdT figurant sous b), c) et e) du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 7ter sont soumises à l'approbation du Ministre, celles figurant sous f) sont soumises pour approbation au Gouvernement en conseil. Le Ministre et le Gouvernement en

conseil exercent leur approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision de la CdT; passé ce délai, l'accord est présumé.

### **Chapitre III – Le financement des transports publics**

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

A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre le Ministre et lesdites entreprises.

**Art. 15.**– Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les services de transports publics dont question à l'article 2 et des services qui soit relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, soit sont organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, le Ministre peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 7, conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l'entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.

**Art. 16.**– Les recettes de la CdT sont constituées:

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

**Art. 17.**– Les dotations au profit de la CdT sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat.

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

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

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

L'objectif du plan de déplacement est l'usage coordonné de tous les modes de transports, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le plan détermine les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il comporte. Il est veillé à ce

que les plans de déplacement soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.

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

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

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

Des conférences régionales de transport peuvent coordonner les demandes émanant des communes. Le nombre, la composition et les modalités de fonctionnement de ces conférences régionales de transport sont fixés par règlement grand-ducal.

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

2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, sont à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci.

Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat 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 conditions du paragraphe 1.

3. L'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer sont à charge du propriétaire du réseau. La commune territorialement concernée participe aux frais d'aménagement et d'entretien constructif à raison de 50% du prix de revient.

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

1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;

2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);

3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et

4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent aux CFL, revient au propriétaire.

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

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

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

**Art. 21.**– Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l’objet est de servir de 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 VI – *Les règles d’exécution et de police***

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

- a) les conditions d’octroi et de retrait de l’autorisation prévue à l’article 7;
- b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;
- c) les prescriptions relatives aux documents de transport;
- d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;
- e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;
- f) les conditions d’assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l’application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;
- g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la sécurité et la sûreté des services de transports publics;
- h) les prescriptions relatives à la licence nationale de transporteur par route de voyageurs prévue à l’article 5.

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 23 et suivants.

Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part du Ministre et, le cas échéant, à l’application des dispositions prévues aux paragraphes 2. et 3. de l’article 5.

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

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

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

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

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

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

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

### **Chapitre VII – Dispositions pénales**

**Art. 23.–** La violation des règles d'octroi et de retrait des autorisations prévues aux articles 5 et 7, les infractions aux conditions d'assurance des transports visés par la présente loi ainsi que les faux en écritures et l'usage de faux en matière de facturation des prestations fournies par les entreprises de transports dont question à l'article 5 sont punies d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

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

La confiscation spéciale prévue par l'article 32 du code pénal est facultative pour le juge. Cette confiscation peut intervenir, même si le condamné n'est pas propriétaire de l'objet du délit. Le jugement qui ordonne la confiscation prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet. Cette amende aura le caractère d'une peine.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

12. Les conducteurs des moyens de transports 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. 25.**– En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Chapitre VIII – Dispositions modificatives et abrogatoires**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Chapitre IX – Dispositions finales**

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

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

