

N° 5465⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2005-2006

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**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(29.11.2005)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président-Rapporteur; MM. Marc ANGEL, Félix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marco SCHANK et M. Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi 5465 a été déposé le 21 avril 2005 par le Ministre des Transports. L'avis du Conseil d'Etat date du 25 octobre 2005. La Commission des Transports a désigné, dans sa réunion du 9 novembre 2005, M. Roland Schreiner comme rapporteur du projet de loi. Dans la même réunion, la commission a analysé le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat. Le présent rapport a été finalement adopté dans la réunion du 29 novembre 2005.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

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 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, 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 transports publics avec des communes et des syndicats de communes ayant comme objet principal l'activité de transports publics.

*

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

*

III. IMPACT FINANCIER

Il ressort de la fiche financière jointe au projet de loi que la loi en projet ne génère pas de coûts supplémentaires par rapport à l'organisation telle que prévue par la loi du 29 juin 2004. Les frais de fonctionnement de la RGTP sont estimés à quelque 3,8 millions d'euros en régime de croisière, ceux de la Communauté des Transports 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).

Dans sa conclusion, la fiche technique estime en outre 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.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Par courrier du 29 mars 2005, le Ministre des Transports a saisi les chambres professionnelles pour avis du projet de loi sous rubrique. Ont été saisies la Chambre de Commerce, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics, la Chambre de Travail, la Chambre des Employés privés et la Chambre des Métiers. Jusqu'en date du 28 novembre 2005, la Chambre de Commerce, la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics, la Chambre de Travail et la Chambre des Employés privés ont rendu leur avis.

En général, le projet de loi en question a été accueilli favorablement par les chambres professionnelles. Elles appuient fortement le principe de laisser la fonction d'autorité organisatrice au sein du Ministère des Transports et de compléter cette fonction par celle d'une entité de concertation, de coopération et de coordination, à savoir la Communauté des Transports.

En outre, les chambres professionnelles supportent l'idée du projet de loi en question en ce qui concerne l'amélioration de la représentation des différents acteurs au sein du conseil d'administration de la Communauté des Transports et l'association des autorités régionales et locales par le biais de conférences régionales de transport. La Chambre des Employés privés et la Chambre de Travail demandent que la composition du conseil d'administration de la Communauté des Transports soit précisée dans la loi ou dans un règlement grand-ducal. Elles revendiquent également que le personnel soit représenté au sein du conseil d'administration de la Communauté des Transports. La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics par contre n'approuve pas la composition paritaire projetée du conseil d'administration. Elle estime que l'Etat doit se réserver une majorité dans l'organe suprême de l'établissement public.

Des divergences entre les différents avis existent au niveau du statut d'établissement public de la future Communauté des Transports. Tandis que la Chambre de Commerce trouve justifié le choix

d'attribuer à la Communauté des Transports le statut juridique d'un établissement public à caractère industriel et commercial, la Chambre des Employés privés et la Chambre de Travail sont d'avis que cette dénomination suggère que la rentabilité primerait sur l'accessibilité et la qualité des services de transports publics. La Chambre des Employés privés demande que la Communauté des Transports soit qualifiée d'établissement public tout court et que les termes „à caractère industriel et commercial“ soient supprimés. Il en est de même pour la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics, qui explique longuement que „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“ à laquelle les auteurs du projet de loi font référence dans le commentaire des articles n'aurait pas de base légale et que ce texte n'aurait par conséquent aucune valeur juridique.

Dans un souci de bien souligner la nécessité d'un accès universel des citoyens aux transports en commun, la Chambre des Employés privés et la Chambre de Travail proposent de remplacer la notion de „services de transports publics“ par celle de „services publics de transports en commun“.

Les chambres professionnelles s'interrogent sur le statut du personnel de la Communauté des Transports. La Chambre des Employés privés juge opportun pour la Communauté des Transports de recourir au personnel des opérateurs déjà en place. Elle est aussi d'avis que la création de la Communauté des Transports ne doit pas être utilisée comme porte dérobée pour faire exécuter les missions en question par du personnel ayant un statut privé afin de forcer les opérateurs à réduire leur personnel ayant un statut plus favorable. La Chambre de Commerce, de son côté, juge que „*le statut public du personnel de l'opérateur historique, qui comporte tant un coût financier élevé ainsi qu'une certaine rigidité au niveau de l'organisation des transports publics afférents, n'est compatible ni avec le mouvement de libéralisation des transports ferroviaires et les modes d'organisation afférents, ni avec la modernisation du cadre légal concernant les transports publics et la mobilité en général, telle que visée par le projet de loi sous avis*“.

Certaines chambres professionnelles sont d'avis que la centrale de mobilité devrait également avoir pour mission la coordination des horaires des différents opérateurs.

La Chambre des Employés privés et la Chambre de Travail proposent de compléter le projet de loi sous objet par une disposition sur la qualité des transports publics. Les critères de qualité à considérer sont notamment la sécurité, la qualification du personnel, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et l'environnement. Ces mêmes chambres professionnelles demandent d'inclure une disposition obligeant chaque entreprise de transports de se conformer au droit de travail luxembourgeois afin d'éviter des phénomènes de dumping social.

*

V. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 25 octobre 2005, le Conseil d'Etat rappelle que la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics avait transféré l'essentiel des pouvoirs décisionnels en matière de transports publics à la RGTP, placée sous la haute surveillance du Ministre des Transports. Le projet de loi sous rubrique entend confier à nouveau les principales compétences au Ministre des Transports, quitte à laisser auprès de l'établissement public, rebaptisé Communauté des Transports (CdT), les compétences qualifiées par les auteurs de „missions dites secondaires“. Le Conseil d'Etat n'est pas convaincu que la répartition des compétences préconisée par les auteurs du projet de loi soit meilleure que celle voulue par une majorité de la Chambre des Députés en 2004.

Le problème fondamental soulevé par le Conseil d'Etat ne serait pourtant pas le changement d'approche du Gouvernement actuel concernant les transports publics mais plutôt la non-exécution de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, entrée en vigueur le 1er janvier 2005. En effet, le Conseil d'Etat souligne à plusieurs reprises son mécontentement du fait que, selon ses informations, la loi en vigueur ne serait pas appliquée. D'après son avis, le Conseil d'Etat a des difficultés „à s'accommoder des modifications présentées par le projet de loi, alors que la loi du 29 juin 2004, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2005, n'a pas encore connu le moindre commencement d'exécution. A la connaissance du Conseil d'Etat, les nominations aux organes de la RGTP n'auraient pas encore été opérées, alors que le transfert des compétences à ces organes est bel et bien intervenu le jour de l'entrée en vigueur de la loi. Le Conseil d'Etat en est à se demander si la carence du Gouvernement

ne constitue pas en l'occurrence une violation de la volonté de la Chambre des députés qui a voté la loi à une large majorité“.

Le Conseil d'Etat propose dès lors au législateur de procéder en deux étapes:

Une première étape consisterait à très rapidement rapporter la loi du 29 juin 2004, de sorte que celle-ci serait considérée comme n'étant jamais entrée en vigueur pour être nulle et non avenue *ab initio*. Il en résulterait également que les dispositions de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports publics abrogées respectivement modifiées par la loi du 29 juin 2004 seraient à nouveau en vigueur et mettraient alors le régime légal régissant les transports publics dans la situation d'avant le 1er janvier 2005. Le Conseil d'Etat est conscient qu'une telle solution ne pourrait sérieusement être envisagée que dans la mesure où aucun droit n'est né sous l'empire de la loi qu'il s'agirait d'abroger rétroactivement. Dans une deuxième étape, le Conseil d'Etat propose d'élaborer un nouveau projet de loi qui pourrait tenir compte de la nouvelle philosophie prévalant actuellement en matière de transports publics.

A part ces remarques particulièrement critiques, le Conseil d'Etat affirme que, si la Chambre des Députés entendait pour des raisons politiques modifier la loi dans le sens voulu par le projet, il ne s'y opposerait pas. Il estime toutefois que dans l'hypothèse d'un retour des compétences principales en matière de transports publics au Ministre, l'existence d'un établissement public à part ne se justifierait plus.

Selon le Conseil d'Etat, la création d'un établissement public autonome ne se justifie que dans l'hypothèse où le pouvoir central entend déléguer une partie importante du pouvoir souverain à une entité à part. Après l'analyse du projet de loi, il en vient à la conclusion que la Communauté des Transports ne disposera en fait et en droit d'aucune compétence propre. D'après le Conseil d'Etat, ses missions seront essentiellement d'ordre consultatif ou tout au plus pourra-t-elle se voir déléguer des missions et des compétences par le ministre.

Le Conseil d'Etat fait savoir qu'il s'opposera fermement au maintien d'un établissement public ne disposant pratiquement d'aucune compétence propre, au cas où la Chambre des Députés suivrait la philosophie préconisée par les auteurs du projet.

*

VI. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Lors de sa réunion du 9 novembre 2005, la Commission des Transports a procédé à l'examen du projet de loi ainsi que des avis des chambres professionnelles et de celui du Conseil d'Etat.

D'emblée, la Commission a noté avec irritation que le Conseil d'Etat déclare dans son avis vouloir *„se dispenser d'un examen plus approfondi du dispositif du projet de loi“* et refuser la dispense du second vote constitutionnel notamment au motif que *„la loi du 29 juin 2004, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2005, n'a pas encore connu le moindre commencement d'exécution. A la connaissance du Conseil d'Etat, les nominations aux organes de la RGTP n'auraient pas encore été opérées, alors que le transfert des compétences à ces organes est bel et bien intervenu le jour de l'entrée en vigueur de la loi. Le Conseil d'Etat en est à se demander si la carence du Gouvernement ne constitue pas en l'occurrence une violation de la volonté de la Chambre des députés qui a voté la loi à une large majorité“.*

La Commission tient à clarifier que l'appréciation, sévère à souhait, de la Haute Corporation se base sur des informations erronées.

En effet, la loi du 29 juin 2004 a connu bien plus qu'un „moindre commencement d'exécution“ alors que, contrairement aux affirmations du Conseil d'Etat, les nominations au conseil d'administration de la RGTP sont intervenues par arrêté grand-ducal du 4 février 2005, publié le 28 février 2005.

Selon le ministère, le conseil d'administration s'est réuni depuis lors à onze reprises, a loué des locaux au Boulevard Royal, a mis en place la structure administrative de la RGTP et a conclu des contrats de travail avec cinq personnes engagées à temps plein et à durée indéterminée.

La direction de la RGTP, en place depuis le 1er juillet 2005, a organisé une centaine de réunions avec différents acteurs pour entrer en contact avec tous les acteurs concernés par la mobilité, voire pour la création d'un site Internet, opérationnel depuis plusieurs mois.

Par ailleurs, la RGTP a participé à la semaine de la mobilité organisée en septembre 2005 par le Gouvernement en étroite collaboration avec les communes. L'établissement public était également présent à l'Oekofoire, notamment pour présenter le concept de la future centrale de mobilité et exposait lors d'une conférence de presse fin septembre un plan de mobilité élaboré ensemble avec les responsables de l'Hôpital Kirchberg.

En outre, la direction a noué des contacts avec les autorités communales au sujet de plans locaux de déplacement et travaille de manière soutenue sur le projet de la mise en place d'une centrale de mobilité qui offrira aux utilisateurs des transports publics un horaire intégré regroupant les informations de tous les opérateurs sous forme d'information d'arrêt à arrêt à partir de début 2006 ainsi que sous forme d'information cartographique d'adresse à adresse à partir de mi-2006. Par ailleurs, un centre d'appel national sera opérationnel dans les premiers mois de l'année 2006 (services de consultation, plans de mobilité individuelle, gestion des réclamations, informations sur les horaires). Suivra en automne 2006 un centre d'accueil dans l'enceinte de la Gare centrale de Luxembourg.

Reste finalement à relever que la RGTP se trouve actuellement saisie de la part du Ministre des Transports d'une demande d'avis en matière tarifaire, conformément à l'article 7 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Au vu du départage des responsabilités entre le Ministère des Transports et la Communauté des Transports tel qu'il est prévu par le projet de loi sous rubrique, la Commission a également éprouvé des difficultés à suivre le Conseil d'Etat dans son raisonnement lorsqu'il déclare que la future Communauté des Transports „ne disposera en fait et en droit d'aucune compétence propre“. De l'avis de la Commission des Transports, tant la composition de la future Communauté des Transports que les missions légales qui lui seront confiées dépassent de loin le périmètre d'action de la majorité des organes et commissions consultatifs auxquels le Conseil d'Etat fait allusion.

Concernant les avis des chambres professionnelles, la Commission des Transports estime que certaines de leurs remarques sont pertinentes. En même temps, elle n'aimerait pas retarder l'adoption du projet de loi qu'elle approuve d'une manière générale. Ainsi, elle a décidé de donner son accord au projet de loi sans proposer d'amendements, tout en sachant que la loi sur les transports publics sera à nouveau modifiée dans les premiers mois de l'année 2006. Entre autres, il est à prévoir que les conclusions de la tripartite CFL auront pour conséquence que de nouvelles missions seront attribuées à la Communauté des Transports. La Commission estime que des modifications pourraient être envisagées à ce moment.

Pour les raisons qui précèdent, la Commission des Transports donne son accord au projet de loi sous rubrique.

*

VII. COMMENTAIRE DES ARTICLES

La modification proposée à l'*article 1* sous rubrique est nécessaire vu que le Ministre des Transports assume de nouveau la fonction d'autorité organisatrice des transports publics au Luxembourg. Par ailleurs, 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.

A l'*article 2*, la suppression de certains termes s'explique par le fait qu'ils font double emploi avec les dispositions de l'article 6 stipulant que le Ministre des Transports détermine l'offre des services de transports publics tout en considérant entre autres les orientations politiques en matière budgétaire et de finances publiques.

L'*article 3* est une suite logique de l'article 1. Le Ministre des Transports comme nouvelle autorité compétente est dorénavant mandaté à coopérer avec les autres acteurs du système. Dans l'optique d'une optimisation de l'offre de transport et d'une organisation rationnelle des transports publics, le Ministre des Transports peut ainsi conclure avec des communes et des syndicats de communes, des conventions qui règlent tant les modalités d'exécution des prestations de transport en question que la prise en charge de l'organisation et le coût de celles-ci.

Les articles 4 et 5 traitent des différents services fournis par les transports publics comprenant les services réguliers, les services réguliers spécialisés et les services occasionnels publics tout comme la rémunération des services.

L'article 6 est une conséquence directe des modifications prévues aux articles 2 et 5.

L'article 7 définit plus précisément les missions du Ministre des Transports dans le but de les délimiter clairement. En effet, il s'agit d'éviter qu'il puisse y avoir confusion entre l'autorité organisatrice et les différents opérateurs appelés à assumer davantage de responsabilités dans les domaines de la coopération et de la promotion des transports publics ainsi qu'au niveau de la communication avec le public dans le cadre de la nouvelle Communauté des Transports.

L'article 8 est une conséquence logique des modifications prévues à l'article 7. Il stipule que l'établissement, les modifications et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le Ministre. La disposition souligne toutefois 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'intérêt touristique, les voyageurs qui se sont préalablement constitués en groupe pour la durée prévue du séjour afin de ramener chaque groupe au point de départ au cours d'un voyage ultérieur à l'expiration de la période prévue.

Au-delà d'une structure bien définie du Conseil d'administration, *l'article 9*, étant également une conséquence des modifications prévues à l'article 7, a comme but la création de la „Communauté des Transports“ (CdT) qui a comme mission la concertation, la coordination et la coopération en matière de transports publics et à laquelle sont confiées les missions dites secondaires. Dans ce contexte, la CdT peut émettre des propositions à l'attention du Ministre des Transports en relation avec les tarifs et l'organisation des transports publics. Il en est de même en ce qui concerne le développement des transports en commun et l'amélioration de la coordination des services offerts par les différents opérateurs et le développement des formes alternatives de mobilité.

Tout en clarifiant les relations hiérarchiques entre le conseil d'administration et les agents de l'Etat, *les articles 10 et 11* ont modifié les articles existants 8 et 9 afin de permettre aux agents de l'Etat, des communes ou syndicats de communes ainsi que des CFL d'effectuer des tâches pour le compte de la CdT.

L'article 12 stipule que la Cour des Comptes n'est pas seulement en mesure de contrôler l'emploi conforme des ressources financières publiques dont bénéficie la CdT, mais est également autorisée à procéder au contrôle de la gestion financière de l'établissement public.

L'article 13 a comme but d'étendre l'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 en ce qui concerne l'impôt sur le revenu à la Communauté des Transports.

L'article 12 a été abrogé par *l'article 14*.

L'article 15 modifiant l'article 13 définit que le Ministre des Transports doit approuver les décisions du conseil d'administration de la CdT à l'exception de la structure interne et des questions relatives à la rémunération du personnel.

Les modifications au niveau de *l'article 16* stipulent que le Ministre des Transports peut conclure des conventions avec les communes, les syndicats de communes et les entreprises visées.

L'article 17 énonce que les recettes qui résultent de la vente de titres de transport par la CdT seront partagées selon une clef de répartition fixée d'un commun accord avec les opérateurs.

Grâce aux modifications de *l'article 18*, les communes et les syndicats de communes ont la possibilité d'élaborer avec le concours du Ministre des Transports des plans de déplacement locaux et régionaux.

L'article 19 a pour objet de définir les missions du délégué communal ainsi que des conférences régionales de transport.

Les modifications apportées à l'article 20 concernent plus particulièrement les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes et gares qui sont desservis dans le cadre des services de transports publics. Par ailleurs, la charge de l'aménagement et de l'entretien des arrêts et haltes est déléguée de nouveau à l'Etat en tant que propriétaire du réseau.

L'article 21 modifie l'intitulé du sixième Chapitre de la loi du 29 juin 2004 et porte sur des modalités tarifaires.

A l'article 22 sont apportées quelques modifications concernant 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 des Transports et non plus à la RGTP.

L'article 23 modifie la référence à l'article 12.

L'article 24 porte sur la suppression du terme „Régie Générale des Transports Publics“.

L'article 25 souligne que la „Communauté des Transports“ reprend tous les engagements et actes pris par la Régie Générale des Transports Publics.

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.

*

Compte tenu des remarques qui précèdent, la Commission des Transports invite, en sa majorité, la Chambre des Députés à voter le projet de loi 5465 dans la teneur suivante:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

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 con-

ducteur 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 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. 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.

Luxembourg, le 29 novembre 2005

Le Président-Rapporteur,
Roland SCHREINER

