



TEXTE DU PROJET

N° de projet : 2/2024-1

16 janvier 2024

Financement du contrat entre l'État et la SNCFL

Projet de loi relative au financement du contrat entre l'État et la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois concernant le service de transports de voyageurs par autobus

Informations techniques :

N° du projet : 2/2024

Remise de l'avis : meilleurs délais

Ministère compétent : Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Commission : « Affaires économiques, fiscalité et politique budgétaire »

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le 17 avril 1946, un accord entre les gouvernements luxembourgeois, français et belge donne naissance à la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois (ci-après « les CFL »).

En l'espace d'une vingtaine d'années, la longueur du réseau ferré luxembourgeois se trouve réduite de près de la moitié, passant de 500 km en 1948 à 275 km en 1968.¹

L'article 4 des statuts de la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois, telle que constituée en 1946 suivant la convention belgo-franco-luxembourgeoise, précisait que des services ferroviaires sur les lignes ou sections de ligne dont l'exploitation s'avérait habituellement déficitaire pouvaient être réduits, suspendus ou supprimés.

Progressivement et conformément à l'article 4 précité, des lignes ferroviaires sont supprimées et substituées par des services d'autobus :

- l'arrêté grand-ducal du 3 mars 1948 supprime le service de train sur les lignes de *Grundhof à Beaufort, de Cruchten à Larochette et de Diekirch à Vianden* et le remplace par le service d'autobus et de camion ;
- l'arrêté grand-ducal du 29 août 1953 supprime le service ferroviaire sur la ligne de *Noerdange à Martelange* et autorise la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois à effectuer la desserte de ladite ligne par un service routier.

C'est la fermeture progressive des lignes de chemin de fer à voie métrique jusqu'en 1955 qui fait augmenter la flotte d'autobus des CFL, qui monte à 45 bus en 1965.²

Dans les années 1950 et 1960, c'est au tour des lignes secondaires à voie normale d'être remplacées totalement ou partiellement par des autobus. Le service est organisé sous la forme du « *service de substitution des CFL* » : ainsi les lignes ferroviaires Troisvierges - Wilwerdange (1950), Echternach - Grevenmacher (1954), Diekirch - Echternach (1964) et Pétange - Ettelbruck (1967) sont remplacées par des lignes de bus qui suivent le trajet des anciennes lignes de chemin de fer.³

En 1996, les lignes du service de substitution rejoignent finalement le RGTR en vertu du règlement grand-ducal du 1^{er} juillet 1996 portant suppression des services de substitution exploités par les CFL.

Actuellement, les CFL desservent les lignes 201, 211, 212, 221, 222, 223, 261, 271, 190, 191 (Nord et Nord-Est) et 337 personnes sont affectées aux services bus des CFL, dont 260 chauffeurs de bus, sous le statut particulier du personnel des CFL.

Le cadre juridique

Le règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 constitue la base juridique du contrat de service public de transport de voyageurs par rail et plus précisément son article 5, paragraphe 4*bis*.

Par contre, en ce qui concerne le service de transport de voyageurs par autobus assuré par les CFL, l'article 5, paragraphe 1^{er} du règlement (CE) 1370/2007 précité, dispose que « (...) *les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les paragraphes 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas.* »

1 https://fr.wikipedia.org/wiki/Service_d%27autobus_des_CFL

2 <https://blogcfl.lu/fr/groupe-cfl/les-cfl-cest-aussi-des-bus>

3 https://fr.wikipedia.org/wiki/Service_d%27autobus_des_CFL

En l'occurrence, le fait que le service de transport de voyageurs par autobus assuré par les CFL ne constitue pas une concession, place ce dernier sous l'emprise des directives européennes régissant les marchés publics, à savoir les *directives 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE et 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE.*

Suivant la communication de la Commission européenne du 29 mars 2014 sur les lignes directrices interprétatives concernant le règlement (CE) n°1370/2007 précité, dès lors qu'il ne s'agit pas d'un contrat de concession, « *l'attribution de marchés (publics) de services pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway est donc uniquement régie par les directives 2014/24/UE et 2014/25/UE.* ⁴»

Ainsi, se trouve exclu l'application du règlement (CE) n°1370/2007 précité, ce qui est également confirmé par l'arrêt de la CJUE du 21 mars 2019 *Rhein-Sieg-Kreis contre Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH, BVR Busverkehr Rheinland GmbH, et Rhenus Veniro GmbH & Co. KG contre Kreis Heinsberg*, qui conclut que « *l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 1370/2007 ne s'applique pas à l'attribution directe de contrats portant sur des services publics de transport de voyageurs par autobus qui ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services.* »

Eu égard au statut particulier des CFL, le service de bus assurée par ses soins, tombe sous le régime des marchés passés entre pouvoirs adjudicateurs en vertu de l'article 12 de la directive 2014/24/UE précitée, transposé en législation nationale par l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, qui exclut l'obligation d'une mise en concurrence.

L'article 8, paragraphe 1^{er} de la loi sur les marchés publics précitée dispose qu'« *un marché public attribué par un pouvoir adjudicateur à une personne morale régie par le droit privé ou le droit public ne relève ni du champ d'application du présent Livre, ni de celui du Livre II, lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :*

- *le pouvoir adjudicateur exerce sur la personne morale concernée un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services ;*
- *plus de 80 pour cent des activités de cette personne morale contrôlée sont exercées dans le cadre de l'exécution des tâches qui lui sont confiées par le pouvoir adjudicateur qui la contrôle ou par d'autres personnes morales qu'il contrôle ; et*
- *la personne morale contrôlée ne comporte pas de participation directe de capitaux privés, à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par les dispositions législatives nationales, conformément aux traités, qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée.* »

Les CFL sont eux-mêmes un pouvoir adjudicateur, plus particulièrement un organisme de droit public, au sens de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18, ce qui suppose :

- une influence étatique spécifique : l'Etat luxembourgeois détient 94% des parts ;
- qu'ils ont été créés pour satisfaire spécifiquement des besoins d'intérêt général ayant un caractère autre qu'industriel ou commercial (il s'agit de services exploités à perte dont le coût principal est supporté par l'Etat luxembourgeois).⁵

Pour ce qui est de la première condition de l'article 8, paragraphe 1^{er}, le pouvoir adjudicateur est réputé exercer sur une personne morale un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services s'il exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et sur les décisions importantes de la personne morale contrôlée.

L'Etat luxembourgeois détient directement (donc sans interposition d'une ou autres sociétés intermédiaires) 94 % du capital des CFL, exerce la majorité des voix associées à cette participation et désigne la majorité des membres de l'organe d'administration des CFL, étant précisé qu'un bon nombre

4 [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0329\(01\)&from=NL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0329(01)&from=NL)

5 Audit juridique relatif à l'attribution et rémunération des services publics de transport routier de personnes au Luxembourg effectué par *Arendt&Medernach*, 2007.

des membres effectivement désignés au sein du Conseil d'administration sont des représentants directs des ministères concernés.

Le fait que les CFL sont une société commerciale à statut légal spécial et la désignation d'un commissaire du Gouvernement auprès des CFL dont la mission est de « surveiller les activités des CFL, en particulier quant à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'exécution de services publics établis et effectués sur base de contrats conclus avec l'Etat et, en général, quant à la conformité de la gestion de ces activités avec la politique générale du Gouvernement, notamment en matière de transports, d'aménagement du territoire et de budget » confirme l'existence d'un contrôle analogue.

L'État exerce par ailleurs une influence déterminante sur les objectifs et les décisions importantes des CFL par le biais du contrat de service public de transport de voyageurs, du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et de la convention relative à la gestion administrative des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire.

La priorité de l'Etat consiste dans la sécurité du transport public, ainsi que de l'efficacité du service et de la qualité – englobant la ponctualité, une meilleure liaison et l'information en temps réel des perturbations – envers le client avec les technologies les plus innovantes, ce qui a été incorporé dans la stratégie des CFL.⁶

La deuxième condition de l'article 8, paragraphe 1^{er}, de la loi sur les marchés publics, impose que 80 % des activités des CFL soient exercées dans le cadre de l'exécution des tâches qui lui sont confiées par l'Etat.

Il convient donc d'apprécier l'importance des tâches que l'Etat a confiées aux CFL, à savoir le transport public par train et par bus et la gestion de l'infrastructure ferroviaire⁷.

Le pourcentage d'activités est déterminé en fonction du chiffre d'affaires total moyen ou d'un autre paramètre approprié fondé sur les activités tel que les coûts supportés par la personne morale ou le pouvoir adjudicateur concerné pour ce qui est des services, fournitures et travaux pendant les trois années précédant l'attribution du marché⁸.

Apprécié sur la base du chiffre d'affaires individuel et non-consolidé des CFL, ceci représente 93.64⁹ % des activités confiées aux CFL par l'Etat, à savoir le contrat de service public et le contrat relatif à la gestion de l'infrastructure.

En dernier lieu, la troisième condition de l'article 8, paragraphe 1^{er}, de la loi sur les marchés publics, impose que la personne morale, en l'occurrence les CFL, ne peut pas comporter de participation directe de capitaux privés. Les CFL sont détenus à 94 % par l'Etat luxembourgeois, à 4 % par l'Etat belge et la France détient 2 % de l'actionnariat.

Par conséquent, les CFL ne comportent pas de participation directe de capitaux privés.

Au vu de ce qui précède, les CFL remplissent les conditions cumulatives posées par l'article 8, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Ainsi, le service de transport de voyageurs par autobus, assuré par les CFL, est exclu de l'application des Livres I et II de la loi sur les marchés publics précitée et constitue un marché passé entre entités appartenant au secteur public conformément à la loi sur les marchés publics précitée.

Cette approche est confirmée par l'avocat général dans l'arrêt de la CJUE du 21 mars 2019 Rhein-Sieg-Kreis précité qui dispose dans ses conclusions que : « *si l'on adopte une perspective fonctionnelle, en régime dit "in house", le pouvoir adjudicateur conclut un marché non pas avec une autre entité, mais en réalité avec lui-même, compte tenu de son lien avec l'entité formellement distincte. Il s'agit à proprement parler non pas d'une attribution d'un marché, mais simplement d'une commande ou d'une mission, que l'autre "partie" n'est pas en droit de refuser, quelle que soit la forme que l'une ou l'autre prend. [...] L'inexistence d'une véritable relation d'altérité justifie qu'une entité attributrice n'ait pas l'obligation de se soumettre aux procédures d'attribution de marchés publics lorsqu'elle emploie ses propres moyens pour réaliser les missions qui lui ont été confiées.* »

6 <https://groupe.cfl.lu/fr-FR/strategy/ourpillars>

7 Art. 3 Statuts CFL, la Loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire, et les différents contrats de service public.

8 Art. 9 de la loi du 8 avril 2018.

9 Données fournies par les CFL.

Durée du contrat de service public

Le contrat de service public de transport de voyageurs par rail et par route actuellement en vigueur a été signé le 7 mai 2009 pour une durée de 15 ans jusqu'au 31 décembre 2024.

Concernant le contrat futur, les deux services de transport – rail et bus – ont été séparés en raison de bases juridiques différentes d'après la réglementation européenne et nationale en vigueur.

Le contrat de transport de voyageurs par autobus futur entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2025 pour une période de dix ans jusqu'au 31 décembre 2034 conformément au paragraphe 3 de l'article 3 du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016.

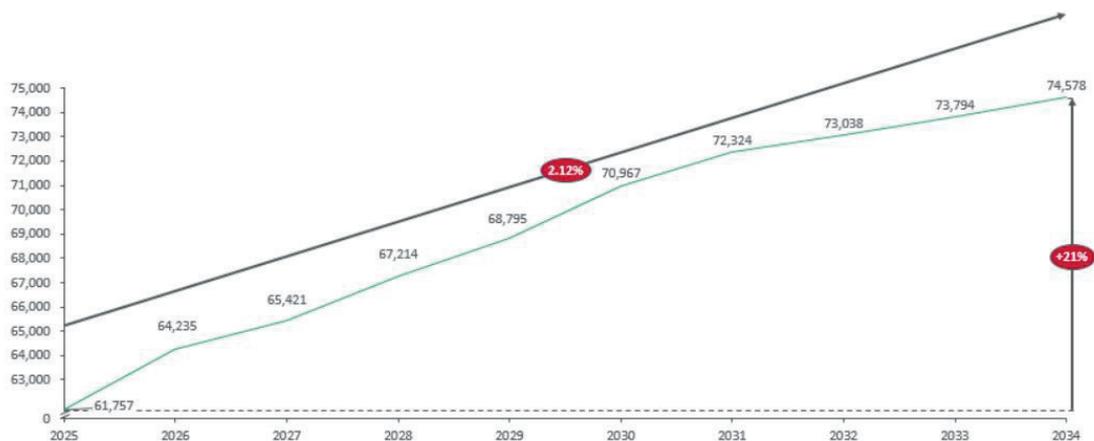
Budget

Pour les prestations de service public effectuées par les CFL pour la période 2025 à 2034, l'Etat versera aux CFL une rémunération correspondant aux charges effectives occasionnées dans le cadre de la réalisation des prestations de transport de voyageurs par autobus. Le montant total des dépenses relatives à l'exploitation du service de transport de voyageurs par autobus par les CFL, pour lequel l'exploitation proprement dite commence au 1^{er} janvier 2025, a été estimé à 692 123 000 €.

Le budget ainsi calculé tient compte principalement des paramètres suivants :

- offre de kilomètres parcourus stable sur la période 2025-2034 : 7,3 Millions km / an ;
- remplacement progressif du parc des autobus diesel par une flotte de bus entièrement électrique jusqu'en 2030, conformément au programme gouvernemental du 3 décembre 2018. Ce remplacement commence dès 2023 ;
- mise en place progressive des installations de chargement pour les bus électriques ;
- glissement annuel des salaires de 1,50% ;
- hausse globale de 25% sur 10 ans du coût des entretiens du parc électrique par rapport au parc diesel (remplacement des batteries).

L'ensemble de ces paramètres permet d'estimer l'évolution du coût annuel suivant (TTC, en kEUR) :



Sans tenir compte des facteurs inflationnistes, la progression annuelle de la charge pour l'Etat pour le transport des voyageurs par autobus opérés par les CFL, est estimée à 2,12%.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à attribuer directement un contrat entre l'Etat et la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois concernant le service de transports de voyageurs par autobus, pour une période maximale de 10 ans, sur base de l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Art. 2. La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération de l'adjudicataire pour les prestations du service de transport public par autobus visé à l'article 1^{er} ne peut pas dépasser le montant de 692 123 000 euros TTC pour la période allant du 1^{er} janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2034.

Ce montant correspond à la valeur 972,61 points au 1^{er} avril 2023 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation raccordés à la base 100 du 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté aux variations du coût de la vie.

Art. 3. Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} de la présente loi sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics par autobus au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1^{er}

Le contrat de service de transport de voyageurs par autobus est conclu en application de l'article 8 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

ad article 2

Selon l'article 99 de la Constitution, tout engagement financier important de l'État doit être autorisé par une loi spéciale et aucune charge grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale. En l'occurrence, l'autorisation du législateur est dès lors nécessaire dans la mesure où, premièrement, l'engagement total de l'État dépasse le montant prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État, à savoir 40.000.000 euros et, deuxièmement, la participation financière de l'État est prévue pour une durée dépassant un seul exercice.

Comme repris en détail à la fiche financière, le montant total du contrat de transport de voyageurs par autobus s'élève à 692 123 000 euros TTC et la durée de ce contrat est de 10 ans. Ce montant correspond à la valeur 972,61 points au 1^{er} avril 2023 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation raccordée à la base 100 du 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté aux variations du coût de la vie.

ad article 3

Le montant annuel de cette dépense sera inscrit, comme dans le passé, dans le budget des recettes et des dépenses de l'Etat et plus précisément à la section 20.2. de la loi budgétaire.

*

FICHE FINANCIERE

Le montant total des dépenses relatives à l'exploitation du service de transport de voyageurs par autobus par les CFL, pour lequel l'exploitation proprement dite commence au 1^{er} janvier 2025, a été estimé comme suit, dans une projection pluriannuelle :

<i>Année</i>	<i>Montant à engager (TTC)</i>
2025	61 757 000 €
2026	64 235 000 €
2027	65 421 000 €
2028	67 214 000 €
2029	68 795 000 €
2030	70 967 000 €
2031	72 324 000 €
2032	73 038 000 €
2033	73 794 000 €
2034	74 578 000 €
Total CSP 2025 – 2034	Total de 692 123 000 €

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relative au financement du contrat entre l'Etat et la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois concernant le service de transports de voyageurs par autobus
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Raphaël Zumsteeg
Téléphone :	24784426
Courriel :	raphael.zumsteeg@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	/
Date :	02/08/2023

Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui Non

- Citoyens :

Oui Non

- Administrations :

Oui Non

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

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui Non

Remarques / Observations :

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

Remarques / Observations :

6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

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

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

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

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

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.

Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

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

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

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

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHÉCK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable : Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou amendement : Projet de loi relative au financement du contrat entre l'Etat et la Société nationale des Chemins de Fer luxembourgeois concernant le service de transports de voyageurs par autobus

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 1 "inclusion sociale et éducation pour tous" du champ d'action du 3^{ème} Plan national pour un développement durable qui indique que la priorité du gouvernement est de renforcer cette cohésion en œuvrant contre tout type d'exclusion sociale et de discrimination, en luttant activement contre la pauvreté et en favorisant l'inclusion sociale.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 2 "assurer les conditions d'une population en bonne santé" du champ d'action du 3^{ème} Plan national pour un développement durable qui définit le cadre de l'action publique qui s'articule autour des piliers de la santé : promotion, protection et maintien de la santé, prévention, dépistage précoce, médecine curative et réhabilitation.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 3 "promouvoir une consommation et une production durables" du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui explique que le gouvernement souhaite faire de l'économie circulaire et des circuits courts un secteur phare de notre économie et de notre quotidien.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation Documentation Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 4 "diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir" du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui appelle à une croissance plus qualitative et plus inclusive qui nécessite une économie intelligente, à haute valeur ajoutée, consommant moins de ressources et porteuse d'emplois de qualité qui permettent d'assurer une vie décente pour tous.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation Documentation Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 5 "planifier et coordonner l'utilisation du territoire" du champ d'action du 3ième Plan national qui prévoit 8 pierres angulaires dont:

- la refonte du Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT);
- la mise en procédure de quatre plans directeurs sectoriels;
- la mobilisation de terrains à bâtir;
- la densification et formes d'habitat innovantes;
- un plan qualité de l'air;
- une stratégie de lutte contre le bruit;
- la "European Cross-Border Convention";
- et des zones de co-développement transfrontalières.

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation Documentation Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL tombe sous l'objet du point 6 "assurer une mobilité durable" du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui souligne qu'une offre accessible à tous (physiquement et financièrement) et permettant des déplacements efficaces pour les personnes, aura indéniablement un impact positif sur la qualité de vie en milieu urbain et rural, puisque les lignes exploitées par les CFL sont intégrées dans le plan national de mobilité 2035.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation Documentation Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 7 "arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles" du champ d'action du 3ième Plan national pour lequel le gouvernement a pris la décision d'intensifier les mesures pour augmenter la part de l'agriculture biologique à 20% d'ici 2025 pour mieux valoriser la diversité biologique, la restaurer et l'utiliser avec discernement en assurant le maintien des services fournis par les écosystèmes. Un objectif clé du Plan national concernant la protection de la nature est ainsi le rétablissement d'au moins 15% des habitats et biotopes dégradés et de leurs services. Ce plan cible aussi d'ici 2021 la création d'environ 1.900 ha et l'amélioration de 2.400 ha d'habitats et biotopes. A long terme, c'est la création de plus de 10.200 ha et l'amélioration de plus de 600 ha d'habitats et biotopes qui sont visées. Le gouvernement veut aussi protéger les eaux souterraines et renaturer les cours d'eau. Il souhaite maintenir l'étendue nationale des forêts et en assurer une gestion durable.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation Documentation Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 8 " protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable" du champ d'action du 3ième Plan national qui vise à :

- garantir l'accès à tous à des services énergétiques fiables durables et modernes, à un coût abordable;
- prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions;
- et à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 9 " contribuer, sur le plan global à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable" du champ d'action du 3ième Plan national.

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation

Oui Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du futur contrat entre l'Etat et les CFL concernant le service de transports de voyageurs par autobus, cet APL n'a aucun impact sur le point 10 " garantir des finances durables " du champ d'action du 3ième Plan national qui est relatif au financement de la lutte contre le changement climatique qui exige des solutions ambitieuses et d'énormes flux de capitaux.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? Oui Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**