



## Transports publics – voyageurs en situation irrégulière

### *Texte du projet*

Projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics

#### Informations techniques :

<b>No du projet :</b>	20/2012
<b>Date d'entrée :</b>	9 mars 2012
<b>Remise de l'avis :</b>	meilleurs délais
<b>Ministère compétent :</b>	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
<b>Commission :</b>	Commission Economique

.... Procedure consultative ....

## Exposé des motifs

**Concerne : projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**

Par un jugement, le tribunal de paix d'Esch-sur-Alzette a donné droit aux conclusions soulevant l'illégalité du règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics en ce qui concerne les sanctions infligées aux voyageurs en situation irrégulière.

En effet, un voyageur de train avait présenté, lors d'un contrôle, un abonnement qui était expiré. Par voie de conséquence, la SNCFL lui avait adressé un courrier de mise en demeure pour lui réclamer le paiement du tarif augmenté (surtarif) majoré de 50 %, par application de l'article 20 du règlement ministériel du 12 juin 2007 précité. Le montant réclamé s'élevait à 630 €.

L'avocat de la partie défenderesse avait argumenté que le ministre ne serait pas habilité à adopter des « sanctions » tel qu'il l'a fait au titre 6 « sanctions » (articles 19 & 20) dudit règlement ministériel, dans la mesure où ce règlement ne trouverait pas sa base dans une délégation de pouvoir découlant de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Le juge en a déduit que les dispositions du règlement ministériel relatives à la majoration du tarif « *dans un but de sanction des voyageurs ne rentrent pas dans la délégation de pouvoir conférée au ministre, de sorte que ces dispositions contraires à la loi ne peuvent pas être appliquées pour la solution du (...) litige* ». Le juge a donc déclaré la demande de la SNCFL non fondée pour défaut de base légale. En plus, hormis l'argumentation sur la légalité du règlement ministériel, il est probable que la disproportion manifeste du tarif réclamée par la SNCFL (630 €) ait joué de manière latente dans la décision du tribunal.

Au motif qu'un « tarif augmenté » n'est pas à considérer comme un tarif de transport, mais bien une sanction pour défaut de pouvoir présenter un titre de transport valable, il y a lieu de pourvoir à ce vide juridique par la modification de l'article 22 paragraphe 1<sup>er</sup> point b) de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Il est proposé de procéder également à une modification du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, en vue de fixer des sanctions que les contrôleurs seraient alors autorisés d'appliquer aux voyageurs en situation irrégulière.

Finalement, il est profité de cette occasion pour redresser certaines erreurs introduites par la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit dans la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée.

## **Commentaire des articles**

### ***Ad) art. 1<sup>er</sup> et 2***

Lors du remplacement du « réviseur d'entreprises » par le « réviseur d'entreprises agréé », la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit avait réintroduit par erreur la Régie Générale des Transports Publics « RGTP » qui avait été remplacée en 2006 par la Communauté des Transports « CdT ». Il convient dès lors de redresser ces erreurs.

### ***Ad) art. 3***

Dorénavant, l'application de sanctions administratives et de majorations de tarifs pour des voyageurs en situation irrégulière (n'ayant aucun titre de transport ou un titre de transport invalide) trouve sa base légale dans la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

### ***Ad) art. 4***

Pour une meilleure lisibilité du texte, la disposition du paragraphe 5 de l'article 22 de la loi modifiée du 29 juin 2004 est transférée à la fin du paragraphe 2.

### ***Ad) art. 5***

Les agents spécialement agréés et formés sont habilités à décerner une amende aux passagers démunis d'un titre de transport ou d'un titre de transport valable.

### ***Ad) art. 6***

Pour une meilleure lisibilité du texte, la disposition du paragraphe 5 de l'article 22 de la loi modifiée du 29 juin 2004 est transférée à la fin du paragraphe 2 (cf. article 4). Le paragraphe 5 est dès lors abrogé.

**Projet de loi**  
**modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 7ter, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant :

« 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 agréé le demandent. »

**Art. 2.** A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la « RGTP » sont remplacées par l'abréviation « CdT ».

**Art. 3.** A l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 29 juin 2004 précitée, le point b) est remplacé par le texte suivant :

« b) le titre du transport, les modalités de la perception du prix du titre de transport, les conditions tarifaires afférentes ainsi que les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable ; »

**Art. 4.** Le paragraphe 2 de l'article 22 précité est complété in fine par un alinéa ayant la teneur suivante :

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

**Art. 5.** A l'article 22 précité, il est réintroduit un nouveau paragraphe 3 ayant la teneur suivante :

« 3. Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics sont autorisés à vérifier l'identité des personnes et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. En outre, ils sont autorisés à décerner une amende aux voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable. »

**Art. 6.** Le paragraphe 5 de l'article 22 précité est abrogé.

TEXTE COORDONNÉ

## Loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics

*(Mém. A - 107 du 07.07.2004, p. 1661 ; doc.parl.5125)*

- intégrant les modifications apportées par
- la **loi du 25 janvier 2006** modifiant
    - a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (Mém. A - 107 du 07.07.2004, p. 1662; doc. parl. 5125)
    - b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu (Mém. A - 79 du 06.12.1967, p.1228; doc. parl. 571) et  
*(Mém. A - 17 du 31.01.2006, p. 457)*
  - le rectificatif  
*(Mém. A - 41 du 07.03.2006, p. 757)*
  - la **loi du 24 juillet 2006** modifiant
    - a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
    - b) la loi du 28 mars 1997
      - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
      - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
      - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et
      - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
    - c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
    - d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics  
*(Mém. A - 141 du 16.08.2006, p.2329 ; doc parl. 5529)*
  - la loi du **19 juin 2009** sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics et modifiant
    - a) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer,
    - b) la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers et
    - c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics  
*(Mém. A - 158 du 03.07.2009, p. 2343 ; doc.parl. 5710)*
  - la loi du **22 juillet 2009** (relative à la sécurité ferroviaire) ayant pour objet
    - A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;
    - B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire ;
    - C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer ; et
    - D) de modifier
      - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
      - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics  
*(Mém. A - 169 du 27.07.2009, p. 2465 ; doc.parl. 5824)*
  - la loi du **18 décembre 2009** relative à la profession de l'audit et :
    - portant transposition de la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 concernant les contrôles légaux des comptes annuels et des comptes consolidés et modifiant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil, et abrogeant la directive 84/253/CEE du Conseil,

- portant organisation de la profession de l'audit,
- modifiant certaines autres dispositions légales, et
- portant abrogation de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant organisation de la profession de réviseur d'entreprises

*(Mém. A - 22 du 19.02.2010, p. 295, doc.parl.5872)*

► projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

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

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

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

*(loi du 25.01.2006)*

Sans préjudice des accords particuliers que le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre », peut conclure en application de l'article 15 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public sont exclus du champ d'application de la présente loi.

**Art. 3.** 1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.

Font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services réguliers ou occasionnels *(loi du 25.01.2006)* sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre le ministre *(loi du 25.01.2006)* et le ou les transporteurs concernés.

Font partie des services de transports publics par route:

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services réguliers *(loi du 25.01.2006)* et des services réguliers spécialisés,
- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services occasionnels publics et spécifiques *(loi du 25.01.2006)*,

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

2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre le ministre (loi du 25.01.2006) et le ou les transporteurs concernés.

*alinéa 2 abrogé (loi du 25.01.2006)*

**Art. 4.** (loi du 25.01.2006) Les services de transports publics comprennent les services réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services occasionnels publics et spécifiques.

Sont considérés comme services réguliers (loi du 25.01.2006) les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant présentation d'un titre (loi du 25.01.2006) de transport.

Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services réguliers (loi du 25.01.2006), sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.

Sont considérés comme services occasionnels publics (loi du 25.01.2006) les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers (loi du 25.01.2006).

*(loi du 25.01.2006)*

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

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

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

2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er

octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) No 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) No 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en-dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Le ministre (*loi du 25.01.2006*) est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.

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

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

Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2. de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le ministre (*loi du 25.01.2006*) à refuser la délivrance de la licence nationale, de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.

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

### (loi du 25.01.2006)

**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 1<sup>er</sup> à 4 de la présente loi incombent au ministre (*loi du 25.01.2006*) 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.

(loi du 25.01.2006)

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

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

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

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

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

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

(loi du 25.01.2006)

**Art. 7bis. 1.** Le développement des transports en commun et d'autres moyens de transport économes, 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 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.

(loi du 25.01.2006)

**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 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.

(loi du 18.12.2009)

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 RGTP 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 agréé le demandent.

(projet de loi)

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 agréé 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 règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.

**Art. 7quater.** *(loi du 24.07.2006) - supprimé (loi du 22.07.2009)*

**Art. 8.** Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 9, le personnel est lié à la CdT (loi du 25.01.2006) par un contrat de louage de services de droit privé.

**Art. 9.** Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la CdT (loi du 25.01.2006), peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la CdT (loi du 25.01.2006).

La CdT (loi du 25.01.2006) rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question.

**Art. 10.** La comptabilité de la CdT (loi du 25.01.2006) est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.

L'exercice financier coïncide avec l'année civile.

Avant le premier novembre de chaque année, la CdT (loi du 25.01.2006) arrête le budget de l'exercice suivant.

(loi du 18.12.2009)

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

*ancien alinéa 5 abrogé (loi du 25.01.2006)*

(loi du 18.12.2009)

Pour le 1<sup>er</sup> mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagnés du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises agréé.

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

(loi du 25.01.2006)

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

**Art. 11.** La CdT (loi du 25.01.2006) est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.

L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la CdT (loi du 25.01.2006). A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complétée par l'ajout des termes "la Communauté des Transports" (loi du 25.01.2006).

Les actes passés au nom et en faveur de la CdT (loi du 25.01.2006) sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.

**Art. 12.** *abrogé (loi du 25.01.2006)*

**Art. 13.** Le Ministre (loi du 25.01.2006) exerce la haute surveillance sur les activités de la CdT (loi du 25.01.2006).

(loi du 25.01.2006)

Les décisions prises par le conseil d'administration de la CdT figurant sous b), c) et e) du deuxième alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> 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.

*alinéas 3 et 4 abrogés (loi du 25.01.2006)*

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

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

A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre le ministre (loi du 25.01.2006) et lesdites entreprises.

**Art. 15.** Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les services de transports publics dont question à l'article 2 et des services (loi du 25.01.2006) qui soit relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, soit sont organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, le ministre (loi du 25.01.2006) peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 7 (loi du 25.01.2006), conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l'entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.

**Art. 16.** Les recettes de la CdT (loi du 25.01.2006) sont constituées:

- par une participation à la vente de titres de transport (loi du 25.01.2006) ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la CdT (loi du 25.01.2006);
- *abrogé (loi du 25.01.2006) ;*
- par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la CdT (loi du 25.01.2006) assume la mise en œuvre;
- par des dotations budgétaires.

**Art. 17.** Les dotations au profit de la CdT (loi du 25.01.2006) sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat.

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

**Art. 18.** En vue d'assurer sur le plan local et régional (loi du 25.01.2006) un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la

protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d'autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours du ministre (loi du 25.01.2006) des plans de déplacement locaux ou régionaux (loi du 25.01.2006) portant notamment sur

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

L'objectif du plan de déplacement (*terme « local » supprimé - loi du 25.01.2006*) est l'usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le plan détermine les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il comporte. Il est veillé que les plans de déplacement (*terme « locaux » supprimé - loi du 25.01.2006*) soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.

Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d'études et d'information des communes et syndicats de communes destinés à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'actualisation des plans de déplacement (*terme « locaux » supprimé - loi du 25.01.2006*) à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours du ministre (loi du 25.01.2006).

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

(loi du 25.01.2006)

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.

(loi du 25.01.2006)

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

**Art. 20.** 1. Le ministre (loi du 25.01.2006) peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.

2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière

requis, sont (loi du 25.01.2006) à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci (loi du 25.01.2006).

(loi du 25.01.2006)

Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1.

**3.** *alinéa 1 abrogé* (loi du 25.01.2006)

(loi du 25.01.2006)

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

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

- 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
- 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
- 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et
- 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent aux CFL, revient au propriétaire.

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

**5.** Les obligations mentionnées aux paragraphes 2., 3. et 4. sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées au ministre (loi du 25.01.2006).

*paragraphe 6 abrogé* (loi du 25.01.2006)

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

**Art. 21.** Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l'objet est de servir de plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Indépendamment des attributions prévues à l'alinéa qui précède, le ministre (loi du 25.01.2006) peut consulter le comité sur d'autres sujets en relation avec les transports publics.

Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.

## Chapitre VI - Les règles d'exécution (loi du 25.01.2006) et de police

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

a) les conditions d'octroi et de retrait de l'autorisation prévue à l'article 7 (loi du 25.01.2006);

(projet de loi)

b) le titre du transport, les modalités de la perception du prix du titre de transport, les conditions tarifaires afférentes ainsi que les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable ;

c) les prescriptions relatives aux documents de transport;

d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;

e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;

f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;

(loi du 19.06.2009)

g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation des services de transports publics;

(loi du 25.01.2006)

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

2. Des agents (loi du 25.01.2006) spécialement agréés à cet effet par le ministre (loi du 25.01.2006) peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.

Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part du ministre (loi du 25.01.2006) et, le cas échéant, à l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5 (loi du 25.01.2006).

S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, le ministre (loi du 25.01.2006) prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'il (loi du 25.01.2006) a conclu avec cet opérateur.

*alinéa 4 abrogé (loi du 25.01.2006)*

(projet de loi)

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

(projet de loi)

**3.** Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics sont autorisés à vérifier l'identité des personnes et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. En outre, ils sont autorisés à décerner une amende aux voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable.

*paragraphes 3 et 4 supprimés (loi du 19.06.2009)*

*paragraphe 5 abrogé (projet de loi)*

## Chapitre VII - Dispositions pénales

### **Art. 23.**

*premier alinéa supprimé (loi du 19.06.2009)*

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

*(loi du 19.06.2009)*

La confiscation spéciale prévue par l'article 31 du Code pénal est facultative.

**Art. 24.** 1. Les infractions à la présente loi sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire et par les agents des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal.

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

**Art. 25.** En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale *(loi du 19.06.2009)* habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les agents de l'administration des douanes et accises *(loi du 19.06.2009)* habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 26.** Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux membres de la police grand-ducale (loi du 19.06.2009) ou agents de l'administration des douanes et accises (loi du 19.06.2009) une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 23 et 24.

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

## *Chapitre VIII - Dispositions modificatives et abrogatoires*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## *Chapitre IX - Dispositions finales*

**Art. 28.** La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: "loi du 29 juin 2004 sur les transports publics".

**Art. 29.** La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Palais de Luxembourg, le 29 juin 2004.  
Henri

Le Ministre des Transports,  
Henri Grethen

Le Ministre du Trésor et du Budget,  
Ministre de la Justice,  
Luc Frieden

## Exposé des motifs

**Concerne: projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics**

Par un jugement, le tribunal de paix d'Esch-sur-Alzette a donné droit aux conclusions soulevant l'illégalité du règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics en ce qui concerne les sanctions infligées aux voyageurs en situation irrégulière.

En effet, un voyageur de train avait présenté, lors d'un contrôle, un abonnement qui était expiré. Par voie de conséquence, la SNCFL lui avait adressé un courrier de mise en demeure pour lui réclamer le paiement du tarif augmenté (surtarif) majoré de 50 %, par application de l'article 20 du règlement ministériel du 12 juin 2007 précité. Le montant réclamé s'élevait à 630 €.

L'avocat de la partie défenderesse avait argumenté que le ministre ne serait pas habilité à adopter des « sanctions » tel qu'il l'a fait au titre 6 « sanctions » (articles 19 & 20) dudit règlement, dans la mesure où ce règlement ne trouverait pas sa base dans une délégation de pouvoir découlant de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Le juge en a déduit que les dispositions du règlement ministériel relatives à la majoration du tarif « dans un but de sanction des voyageurs ne rentrent pas dans la délégation de pouvoir conférée au ministre, de sorte que ces dispositions contraires à la loi ne peuvent pas être appliquées pour la solution du (...) litige ». Le juge a donc déclaré la demande de la SNCFL non fondée pour défaut de base légale.

Au motif qu'un « tarif augmenté » n'est pas à considérer comme un tarif de transport, mais bien une sanction pour défaut de pouvoir présenter un titre de transport valable, il y a lieu de pourvoir à ce vide juridique par la modification de l'article 22 paragraphe 1er point b) de la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée.

En outre, il y a lieu de procéder également à une modification du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 en vue de fixer des sanctions que les contrôleurs sont alors autorisés d'appliquer aux voyageurs en situation irrégulière.

## Commentaire des articles

### Ad Art. 1er

#### **Ad paragraphe 1er :**

#### **1. Un seul tarif pour les voyageurs sans titre de transport ou sans titre de transport valable :**

Le fait d'utiliser un moyen de transport public sans titre de transport ou sans titre de transport valable constitue une contravention. Toute infraction repose en principe sur des éléments matériels et sur un élément moral. Or, selon un principe général du droit pénal, pour les contraventions, l'élément moral est la « culpa », c'est-à-dire la simple faute par action ou par omission.

Ainsi, en ce qui concerne les voyageurs en situation irrégulière dans les transports publics, toutes les hypothèses en la matière sont susceptibles d'être réduites au constat de l'élément matériel de défaut de pouvoir présenter un titre de transport respectivement un titre de transport valable.

La disposition actuellement en vigueur dans le règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics qui vise à punir de manière plus sévère les voyageurs qui utilisent frauduleusement un titre de transport ne peut pas être retenue. Evidemment une telle situation n'empêche pas de poursuites pénales éventuelles en cas d'utilisation d'un titre contrefait, mais l'utilisation frauduleuse ne devrait en aucun cas jouer en ce qui concerne le montant de la sanction pour avoir utilisé le transport public sans titre de transport valable. Comme mentionné auparavant, l'élément matériel de l'infraction étant toujours le défaut de pouvoir présenter un titre de transport valable, et l'élément moral étant la simple faute par omission de pouvoir présenter ce titre.

Dès lors, peu importe que l'on ne présente aucun titre de transport ou un titre non valide : l'infraction est toujours la même de sorte que la sanction doit également être la même.

#### **2. Tarif de la sanction :**

Le règlement ministériel du 12 juin 2007 précité prévoit 4 tarifs différents, à savoir 35 €, 60 €, 160 € et  $60 € + x * 22,50 €$ .

Pour les raisons évoquées au point 1, il y a lieu d'appliquer un seul tarif. Une sanction s'élevant à 150 € semble ne pas être disproportionnée par rapport à l'infraction commise et en même temps suffisamment dissuasive pour empêcher une personne d'effectuer le voyage sans titre de transport valable.

***Ad 2ème paragraphe :***

Il n'y a pas lieu de retenir la disposition actuelle suivant laquelle le tarif augmenté soit « majorée de 50 % ». Il y a de bonnes raisons pour croire que certains voyageurs (en situation irrégulière) ne disposent pas de moyens pour effectuer le paiement sur place. Maintenir cette disposition permettrait de favoriser les voyageurs capables de s'acquitter du montant directement par rapport à ceux dans une situation plus démunie, ce qui pourrait constituer une discrimination. D'ailleurs, pour d'autres types de contraventions, le contrevenant dispose aussi de la possibilité d'effectuer son paiement à une date ultérieure de la constatation de l'infraction, sans que ceci mène à une majoration du tarif applicable (contravention pour dépassement de la vitesse maximale autorisée, contravention pour inobservation d'un signal d'arrêt, de stationnement ou de parage...).

***Ad 3ème paragraphe :***

Pas de changement majeur par rapport à la disposition actuelle. L'agent de contrôle doit rester en droit de pouvoir retirer la pièce de transport utilisée frauduleusement pour que le voyageur ne puisse plus la réutiliser ultérieurement. En aucun cas, cette utilisation frauduleuse ne peut engendrer une sanction plus sévère envers le voyageur, mais la possibilité d'éventuelles poursuites pénales reste ouverte.

Il n'y a pas lieu de retenir au point b) l'expression actuelle « dont l'oblitération a été portée sur le carton préalablement plastifié ». D'un côté, cette expression est assez incompréhensible, et d'un autre côté, la disposition proposée « l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale » englobe toutes les hypothèses.

Il y a lieu d'insérer un point e) « l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée ». Cette hypothèse n'est pas prévue par la disposition actuellement en vigueur et elle est justifiée alors qu'un titre de transport périmé ne remplit plus aucune fonction pour le voyageur concerné.

**Ad. Art 2.**

Renumérotation de l'actuel article 5 du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, pour préserver la cohérence du texte.

**Ad Art 3.**

Formule exécutoire (sans commentaire).

**Projet de règlement grand-ducal  
modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005,  
déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22  
de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics**

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

Vu la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Sur proposition du Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en conseil ;

**Arrêtons :**

**Art. 1.** Un nouvel article 5, libellé comme suit, est inséré dans le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics :

« **Art. 5.** Voyageurs en situation irrégulière

1. Le voyageur qui ne peut pas présenter de titre de transport ou de titre de transport valable et qui n'a pas prévenu l'agent de contrôle de son intention de régulariser sa situation dès le moment où il est monté dans un moyen de transport public, est tenu de payer une amende de 150 €.

En outre, une exclusion allant jusqu'à six mois d'un tarif de faveur éventuel peut être prononcée contre ce voyageur par le ministre.

2. L'agent de contrôle qui constate qu'un voyageur est démuné de paiement ou refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat le voyageur en situation irrégulière est sommé par écrit qu'il est obligé d'acquitter le montant précité.

**3.** Si le voyageur a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce est à retirer du détenteur par l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse :

- a) l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié ;
- b) l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale ;
- c) l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit ;
- d) l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne ;
- e) l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée. »

**Art. 2.** L'actuel article 5 du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 précité devient l'article 6 du même règlement.

**Art. 3.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

TEXTE COORDONNÉ

**Règlement grand-ducal du 27 septembre 2005,  
déterminant les conditions d'exécution des dispositions  
de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004  
sur les transports publics  
« Conditions d'exploitation de services de transport public »**  
*(Mém. A - 213 du 23.12.2005, p. 3361)*

intégrant les modifications apportées par

- le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics

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

Vu l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics;

Vu l'article 2(1) de la loi du 21 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

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

**Arrêtons:**

**Art. 1er.** Conditions d'octroi et de validité de l'autorisation d'établissement et d'exploitation d'un service de transport public.

1. L'autorité compétente pour autoriser l'établissement et l'exploitation d'un service de transport public par route est le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné «le Ministre».

Les services de transport public par route prennent la dénomination de Régime Général des Transports Routiers, en abrégé RGTR, à l'exception de ceux organisés 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.

La modification, l'extension ou la réduction des services visés à l'alinéa premier n'exigent pas de nouvelle autorisation, si la modification, l'extension ou la réduction ne dépasse pas vingt-cinq pour cent du nombre de kilomètres de l'itinéraire initial du service.

2. Toute demande en obtention d'une autorisation d'établissement et d'exploitation d'un service de transport public doit être accompagnée d'un engagement écrit par lequel l'impétrant s'oblige, soi-même et ses ayants cause,
  - 1° à ne demander à l'Etat des dommages-intérêts en raison de l'état de la voie publique et des conséquences qui pourraient en résulter pour le matériel d'exploitation du service;
  - 2° à prendre fait et cause pour l'Etat en cas d'une action en responsabilité dirigée contre lui en raison ou à l'occasion de l'exploitation du service et à tenir l'Etat quitte et indemne de toute responsabilité qu'il pourrait encourir à la suite d'une telle action;
  - 3° en cas d'expiration ou de retrait de l'autorisation, à continuer de fait sur demande du Ministre, l'exploitation du service pendant une durée d'au moins trois mois après l'expiration ou le retrait de l'autorisation.
3. L'autorisation d'exploitation d'un service de transport public par route est accordée pour une durée qui ne peut pas dépasser dix ans. L'autorisation d'exploitation est renouvelable.
4. L'autorisation d'exploitation d'un service de transport public par route est personnelle; elle ne peut faire, sauf accord préalable du Ministre, l'objet d'une cession ou d'une sous-autorisation à un tiers et elle expire de plein droit en cas de décès ou de faillite du bénéficiaire ou, lorsque le bénéficiaire est une société, en cas de dissolution ou de faillite de la société.
5. Toutefois, en cas d'invalidité professionnelle du bénéficiaire, l'autorisation peut être cédée par le bénéficiaire à son conjoint, à un descendant, à un ascendant ou à un collatéral ou allié jusqu'au troisième degré, pourvu que le cessionnaire remplisse la condition prévue à l'article 2 et que le bénéficiaire donne préalablement connaissance du projet de cession au Ministre.
6. En cas de décès du bénéficiaire d'une autorisation d'exploitation d'un service de transport public par route, la nouvelle autorisation d'exploitation du service concerné est donnée par le Ministre de préférence au conjoint, à un descendant, à un ascendant ou à un collatéral ou allié jusqu'au troisième degré, pourvu que la personne en question remplisse la condition prévue à l'article 2.

**Art. 2.** Retrait de l'autorisation d'établissement d'exploitation d'un service de transport public

1. L'autorisation d'établissement et d'exploitation d'un service de transport public par route est retirée par le Ministre dès que le besoin du trafic a cessé d'exister.
2. L'autorisation d'établissement et d'exploitation peut être retirée par le Ministre, sous réserve d'un préavis de trois mois:
  - a) lorsque le bénéficiaire est en défaut d'exécuter une quelconque des obligations qui lui sont imposées par les conditions générales et spéciales d'exploitation du service;
  - b) lorsque le bénéficiaire en fait la demande.

Le retrait de l'autorisation d'établissement d'exploitation ne donne lieu à aucune indemnisation.

**Art. 3.** Le contrat de service public.

1. Un contrat conclu avec l'exploitant réglera les modalités d'exploitation des services faisant l'objet de l'autorisation prévue à l'article 1er.

Les conditions générales de l'exploitation des services en question, reprises dans le contrat mentionné à l'alinéa premier, sont arrêtées par le Ministre. Ces conditions comportent notamment les critères de rémunération des exploitants, les consignes d'exploitation et un cahier des charges déterminant le matériel roulant à mettre en service et les documents à bord de ces véhicules.

Elles traitent également les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution des transports publics et les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs.

2. Les charges qui découlent pour l'exploitant des obligations inhérentes aux services qu'il est autorisé à effectuer en vertu de l'article 1er font l'objet de compensations, de la part de l'Etat, dont les montants sont déterminés suivant les méthodes de calcul énoncées dans le contrat de service public et les critères de rémunération dont question sub 1.

Lorsque l'autorisation d'exploitation a été accordée par voie de soumission publique, les compensations sont calculées en tenant compte du montant de la rémunération kilométrique demandée par l'exploitant.

**Art. 4.** Le prix de transport.

1. Le Ministre établit les tarifs qui déterminent les conditions et prix de transport des voyageurs ainsi que des colis à mains, animaux et bagages que les voyageurs sont autorisés à amener avec eux.

Il peut en tout temps modifier ces tarifs.

2. Le Ministre arrête les modalités d'établissement et d'utilisation des titres de transport et des tickets de bagages.

*(projet de règlement grand-ducal)*

**Art. 5.** Voyageurs en situation irrégulière

1. Le voyageur qui ne peut pas présenter de titre de transport ou de titre de transport valable et qui n'a pas prévenu l'agent de contrôle de son intention de régulariser sa situation dès le moment où il est monté dans un moyen de transport public, est tenu de payer une amende de 150 €.

En outre, une exclusion allant jusqu'à six mois d'un tarif de faveur éventuel peut être prononcée contre ce voyageur par le ministre.

2. L'agent de contrôle qui constate qu'un voyageur est démuné de paiement ou refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat le voyageur en situation irrégulière est sommé par écrit qu'il est obligé d'acquitter le montant précité.

**3.** Si le voyageur a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce est à retirer du détenteur par l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse :

- a) l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié ;
- b) l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale ;
- c) l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit ;
- d) l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne ;
- e) l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée.

**Art. 6.** Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Palais de Luxembourg, le 27 septembre 2005  
Henri

*Le Ministre des Transports,*  
Lucien Lux



## Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives, réglementaires et autres

**Intitulé du projet: Avant-projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**

**Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics**

**Ministère initiateur: Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des transports**

**Auteur(s) : Félicie WEYCKER, Conseiller de Gouvernement 1<sup>ère</sup> classe**

**Tél : 84410**

**Courriel : felicie.weycker@tr.etat.lu**

**Objectif(s) du projet :**

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : non**

**Date : 1 février 2012**

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non  <sup>1</sup>

Si oui, laquelle/lesquelles:

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales : Oui Non X
- Transporteurs par route de marchandises dangereuses
- Citoyens : Oui X Non
- Administrations : Oui  Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>2</sup>   
(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques/Observations :

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

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

<sup>2</sup> N.a. : non applicable.

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 administrative<sup>3</sup> 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 administratif<sup>4</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. 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 ?

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. 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 :

11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Sinon, pourquoi ? Oui  Non  N.a.

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 ? Oui  Non  N.a.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.).

concernée ?

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 : Le présent projet d'arrêté grand-ducal n'a pour objet que la publication de corrections aux Annexes A et B de l'ADR 2011. Il n'a pas d'incidence sur la question de l'égalité entre femmes et hommes.
  
- 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 évaluation <sup>5</sup>? 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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers <sup>6</sup>? 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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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

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

## **Fiche financière**

**Concerne :** projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

**projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics**

Les présents avant-projet de loi et avant-projet de règlement grand-ducal n'ont pas d'incidences budgétaires sur les dépenses.