

Projet de loi

relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus

Avis du Conseil d'État

(12 octobre 2021)

Par dépêche du 30 juin 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 28 juillet et 24 septembre 2021.

L'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, demandé selon la lettre de saisine, n'est pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

Considérations générales

La loi en projet vise à autoriser le financement de l'exploitation des services publics de transport par route.

Le Régime général des transports routiers, ci-après « RGTR » est depuis 2009 exploité par voie de contrats de concessions décennaux conclus par voie d'attribution directe avec différentes entreprises par route. Les auteurs indiquent à l'exposé des motifs qu'une quarantaine d'entreprises d'autobus privées assurent actuellement l'exploitation des transports publics par route, le réseau étant constitué de plus de trois cent lignes. Les contrats sont arrivés à échéance et une procédure ouverte pour l'exploitation du service RGTR a été lancée.

Les modes d'attribution des contrats de services publics de transport de voyageurs sont régis par 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. Aux termes du règlement (CE) n°1370/2007 précité, l'attribution des contrats revêtant la forme de concessions de services est uniquement régie par le règlement (CE) n°1370/2007 précité, tandis que l'attribution des marchés de services pour les services de transport public de voyageurs s'effectue selon la procédure des marchés publics.

C'est à juste titre que les auteurs ont recours à une loi spéciale pour satisfaire aux exigences de l'article 99 de la Constitution qui exige une telle loi pour tout engagement financier dépassant le seuil tel que déterminé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

Examen des articles

Articles 1^{er} et 2

L'article 1^{er} sous examen vise à autoriser le Gouvernement à conclure trente-deux contrats pour l'exploitation des « services de transports publics par route, pour une période maximale de dix ans ». L'article 2 en projet définit l'enveloppe budgétaire à accorder pour l'exploitation de ces services.

Les services de transports publics par route sont définis à l'article 4, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics comme comprenant les services réguliers, les services réguliers spécialisés, les services à la demande et les services spécifiques¹. Au vu des articles 3 et 4 de la loi précitée du 5 février 2021, les services réguliers de transport publics réguliers par route sont effectués au moyen d'autobus et d'autocars, les services à la demande et spécifiques pouvant également être effectués au moyen de voitures automobiles à personnes.

En visant indistinctement les « services de transports publics par route », le texte sous avis inclut les services réguliers spécialisés, les services à la demande et les services spécifiques dans l'enveloppe budgétaire à accorder. Il ressort clairement de l'exposé des motifs que telle n'est pas l'intention des auteurs. Le Conseil d'État suggère dès lors de viser l'exploitation des « services réguliers de transports publics par route ».

S'il est loisible au législateur de déterminer avec précision le nombre de contrats pour lesquels il autorise le financement, une telle mention n'est cependant pas requise ni sur le fondement de la loi précitée du 8 juin 1999 ni sur celui de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Étant donné que le nombre d'adjudicateurs retenus n'est pas requis au titre de la loi précitée du 8 avril 2018, le Conseil d'État propose d'en faire abstraction.

De plus, la mention selon laquelle l'exploitation des services de transports publics est confiée « pour une période maximale de dix ans » est

¹ Article 4, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics :

« Les services de transports publics par route sont définis comme suit :

1° les services réguliers : services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminé, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ;

2° les services réguliers spécialisés : services réguliers visés au point 1° qui sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ;

3° les services à la demande : services qui sont offerts et exécutés sur un trajet déterminé en fonction de la demande des voyageurs ;

4° les services spécifiques : services de transports complémentaires à chacun des services visés aux points 1° à 3°, effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les services visés aux points 1° à 3° ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente. »

aux yeux du Conseil d'État superfétatoire au vu de l'article 16, lettre b), de la loi précitée du 8 avril 2018.

Au vu des développements qui précèdent, le Conseil d'État suggère de regrouper les deux articles sous revue en un seul article, et de lui conférer par exemple la teneur suivante :

« **Art. 1^{er}.** Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser 1 262 145 059 euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Ce montant correspond à la valeur de l'échelle mobile des salaires de 834,76 points. Il est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation. »

Article 3 (2 selon le Conseil d'État)

L'article sous examen règle l'imputation des dépenses au budget de l'État et n'appelle pas d'observation.

Article 4 (3 selon le Conseil d'État)

L'article sous examen relatif à la publication et l'entrée en vigueur de la loi n'appelle pas d'observation.

Observations d'ordre légistique

Intitulé

Il est suggéré de remplacer le terme « relatif » par le terme « relative ».

Article 1^{er}

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates. Par conséquent, il y a lieu d'écrire « trente-deux contrats » et « dix ans » en toutes lettres.

Article 2

À l'alinéa 1^{er}, en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 1 262 145 059 euros ».

Article 3

Les termes « de la présente loi » sont à supprimer, car superfétatoires.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 17 votants, le 12 octobre 2021.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Christophe Schiltz