



Exposé des motifs

1. Considérations générales

Le 19 mai 1914, la Grande-Duchesse Marie-Adélaïde promulgua une loi¹ autorisant l'État luxembourgeois à soutenir financièrement la création d'un réseau de tramways intercommunaux dans le canton d'Esch-sur-Alzette.

Le syndicat de communes pour le transport intercommunal de personnes dans le canton d'Esch-sur-Alzette, en abrégé TICE fut créé par arrêté grand-ducal du 2 juin 1914². Le syndicat compte, depuis ses origines, neuf communes membres, à savoir les communes d'Esch-sur-Alzette, Differdange, Dudelange, Käerjeng (qui s'est substituée à la commune de Bascharage à la suite de la fusion des communes de Bascharage et de Clemency³), Kayl, Pétange, Rumelange, Sanem et Schifflange. À l'époque, le rôle des communes fut déterminant pour mettre en place une première offre de transport public dans une région en plein essor industriel.

Conformément à l'article 1^{er} de la loi du 24 mai 1914 précitée, l'État s'engagea à couvrir jusqu'à 50 % des dépenses pour le rétablissement de lignes de tramways intercommunales, pour un montant maximal de 2 500 000 francs, puis modifié par une loi du 9 août 1921 portant le montant maximal de 8 700 000 francs. Ce financement était conditionné notamment à l'ouverture d'une liaison directe entre Esch-sur-Alzette et Rumelange via Neudorf et le Langengrund. La gestion du projet fut confiée à un syndicat de communes, institué par arrêté grand-ducal, surveillé par l'État.

Pour financer sa part, l'État contracta un emprunt garanti par les revenus issus des concessions minières. La loi prévoyait également l'inscription des crédits correspondants au budget national.

Enfin, la loi précisait que l'État conservait des droits importants : autoriser de nouvelles lignes, permettre des connexions concurrentes, et imposer des obligations de service public (poste, télégraphe, téléphone).

Cette loi marqua une étape essentielle dans le développement des transports en commun au sud du pays, en renforçant la coopération intercommunale et en faisant intervenir l'État dans la création d'infrastructures modernes.

Si le syndicat fut fondé en 1914, les bouleversements de la Première Guerre mondiale retardèrent la mise en service effective des infrastructures de transport, de sorte que la première ligne de tramway ne fut inaugurée que le 29 mai 1927 entre Esch et Differdange. Rapidement, le réseau s'étendit à quatre lignes qui permirent de transporter quotidiennement des milliers d'ouvriers vers les usines sidérurgiques de la région. Parallèlement, les premiers autobus firent leur apparition dès les années 1920, leur flexibilité s'avérant décisive après la Seconde Guerre mondiale.

¹ Loi du 19 mai 1914 concernant l'établissement de tramways intercommunaux dans le canton d'Esch-sur-Alzette.

² Arrêté grand-ducal du 2 juin 1914, portant création d'un syndicat de communes pour la construction et l'exploitation, de tramways intercommunaux dans le canton d'Esch-s.-Alz.

³ Loi du 24 mai 2011 portant fusion des communes de Bascharage et de Clemency.



Dans les décennies qui suivirent la Seconde Guerre mondiale, les communes membres poursuivirent leurs efforts pour maintenir et développer le service, malgré les difficultés liées à l'évolution des besoins de mobilité. Après la disparition du tram en 1956, le service fut assuré exclusivement par autobus. Dans les années 1960 et 1970, le syndicat dut faire face à une baisse de fréquentation et à des contraintes financières croissantes, qui se traduisirent par des suppressions de lignes et une dégradation du confort et de la fiabilité du service. Cette période marqua un tournant : afin de garantir la continuité de l'offre de transport, l'État fut amené à intervenir de manière plus significative pour soutenir financièrement le TICE. Progressivement, cette implication renforcée permit de moderniser le service et d'introduire des améliorations notables, telles que l'horaire cadencé de 1995 (donc circulant à des intervalles réguliers tout au long d'une journée) et les premiers bus fonctionnant au gaz naturel.

Aujourd'hui, les besoins de mobilité dans le sud du pays se sont considérablement accrus. La mise en œuvre du tram rapide, l'extension du réseau de bus et les investissements nécessaires à la transition énergétique appellent une mobilisation de moyens financiers d'une ampleur inédite pour le TICE. Dans ce contexte, il est manifeste que les communes, dont la contribution doit prendre en considération leurs capacités budgétaires limitées, ne seront plus en mesure de suivre le rythme nécessaire pour offrir à la population un transport public moderne et efficace. En effet, considérant le besoin constaté dans le plan national de mobilité 2035, la région Sud doit s'attendre à doubler le nombre de trajets en transport en commun de 73.000 trajets quotidiens en 2017 à 160.000 trajets en 2035.

Comme dans les années 1970, l'État apparaît comme l'acteur incontournable pour garantir la pérennité du service et offrir aux habitants du sud du Grand-Duché un réseau de bus moderne, performant et intégré avec l'offre du Régime Général des Transports Routiers (RGTR), de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) et à l'avenir Luxtram pour le tram rapide.

De concert avec cette extension de l'offre, le Gouvernement poursuit sa politique de décarbonisation, l'accord de coalition prévoyant notamment que « d'ici 2030, l'ensemble des transports publics sera neutre en matière d'émissions de gaz à effet de serre », et propose encore de prendre entièrement en charge les investissements majeurs du TICE liés à la transition énergétique vers l'électrification de sa flotte d'autobus. En contrepartie au soutien important de l'État et surtout à la contribution au financement du budget global du TICE, ce dernier sera transformé en syndicat mixte Etat-communes à l'instar du Syndicat des eaux du barrage d'Esch-sur-Sûre (SEBES).

En effet, la transformation d'un syndicat intercommunal TICE actuel en un syndicat mixte Etat-communes constitue la forme juridique la plus appropriée étant donné l'engagement financier considérable de l'Etat.

2. Le cadre juridique

Depuis l'instauration de la gratuité des transports publics en 2020, le TICE ne génère plus de recettes tarifaires. Son financement repose dès lors sur la couverture intégrale des coûts de fonctionnement et d'investissement par les communes membres du TICE ainsi que par l'État. La présente loi vise à assurer la pérennité de ce service d'intérêt économique général (SIEG) qui contribue de manière essentielle à la mobilité dans la région Sud et s'inscrit dans les objectifs du Plan national de mobilité 2035.



L'article 13 de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics prévoit que, lorsqu'il existe des synergies entre les services organisés par l'État et ceux relevant des communes ou de leurs syndicats, le ministre peut conclure une convention fixant notamment la répartition des charges financières. La convention signée entre l'État, les neuf communes membres et le TICE en octobre 2025 s'inscrit dans ce cadre légal et définit les modalités de financement jusqu'à la création du futur syndicat mixte entre l'État et les communes.

L'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route prévoit que les autorités compétentes peuvent attribuer directement des contrats de service public à des opérateurs internes ou à des entités de droit public, à condition que celles-ci n'incluent aucune participation privée au capital.

Le TICE actuel étant un syndicat de communes de droit public, et le futur syndicat mixte étant constitué exclusivement de l'État et des communes, les conditions posées par le règlement précité sont respectées. Les syndicats de communes sont des établissements publics investis de la personnalité juridique. Cela ne changera pas après la création du nouveau syndicat mixte : il restera un établissement public et fonctionnera de manière analogue à un syndicat sur base de la loi modifiée du 23 février 2001 concernant les syndicats de communes, sauf dérogations à prévoir par la loi portant création du syndicat mixte Etat-communes, nécessaires en raison de la participation de l'État.

La compensation financière étatique prévue couvre environ 83% des coûts nets liés à l'exécution des obligations de service public, de sorte qu'aucune surcompensation constitutive d'aide d'État n'est à craindre. Les communes membres couvrent un financement plafonné à 150 millions d'euros sur 10 ans.

Au vu de ce qui précède, le TICE remplit également les conditions cumulatives posées par l'article 8, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, respectivement l'article 12 de la directive 2014/24/UE. Ainsi, le service de transport de voyageurs par autobus, assuré par le TICE, 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 les conclusions de l'avocat général Campos Sánchez-Bordona, entendu à l'audience du 13 septembre 2018, dans l'arrêt de la CJUE du 21 mars 2019, C-266/17, 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. »*

3. Le cadre juridique

Après la résiliation de la convention de subvention du 5 novembre 2014, qui prévoyait un préavis de six mois, et conformément à ses dispositions de l'article 11, paragraphe 3, imposant d'assurer la continuité



du service public jusqu'au 31 décembre 2024, des conventions transitoires d'une durée d'un an ont été mises en place pour les années 2025 et 2026.

Ces conventions transitoires font suite à la disparition des prix de référence prévus dans l'ancienne convention, conséquence des appels d'offres lancés dans le cadre du RGTR.

Elles permettent au TICE actuel de poursuivre son exploitation dans un cadre budgétaire sécurisé. L'objectif poursuivi est la mise en œuvre, à partir du 1^{er} janvier 2027, d'une nouvelle convention permettant à l'État de garantir un plan de financement sur dix ans. Cette convention a été signée entre l'État, les neuf communes membres et le TICE en octobre 2025.

Le cadre financier prévu par la présente loi couvre donc la période allant du 1^{er} janvier 2027 jusqu'au 31 décembre 2036, tel que convenu entre le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, le Ministère des Finances, et le syndicat TICE.

Étant donné que les montants prévus dans cette convention pluriannuelle excéderont le seuil de 60 millions d'euros, l'adoption d'une loi de financement s'impose, afin de se conformer aux dispositions de l'article 117 de la Constitution et de l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 relative au budget, à la comptabilité et à la trésorerie de l'État.

Ce dispositif sera couplé à la mise en place en parallèle d'un syndicat mixte, assurant une gouvernance renforcée et partagée entre l'Etat et les neuf communes membres.

4. Budget

Électrification de l'infrastructure

Le remplacement progressif des autobus diesel et CNG par des autobus électriques constitue le pilier de la transition énergétique du futur syndicat-mixte. La phase initiale (2027–2028) prévoit la mise en place des infrastructures de recharge et de distribution électrique, avec un investissement estimé à 9.600.000 €, couvrant l'acquisition de bornes, stations de recharge et adaptation des dépôts.

Acquisition et renouvellement de la flotte électrique

L'investissement dans la flotte d'autobus électriques représente un montant important estimé à 75.890.000 € sur la période 2027–2036. Ces dépenses couvrent l'achat progressif des véhicules électriques, leur renouvellement, ainsi que les adaptations logistiques nécessaires à leur exploitation. L'objectif est de réduire significativement les émissions de CO₂ et les émissions NO_x tout en maintenant une qualité de service élevée.



Modernisation des infrastructures

Les investissements en bâtiments et dépôts sont estimés à 12.300.000 € sur la période 2027–2029. Ces travaux permettent d'adapter les infrastructures existantes pour accueillir la nouvelle flotte et ses stations de recharge, garantissant la sécurité et la performance opérationnelle.

Dépenses de fonctionnement et soutien

Les dépenses relatives au matériel informatique, fournitures et consommables se maintiennent à un niveau stable, reflétant la volonté de préserver la performance et la continuité du service.

Dépenses salariales

Un apport total de 150.000.000 € TTC, réparti sur dix ans et assumé par les neuf communes membres du syndicat TICE, n'est soumis à aucune indexation et sert exclusivement à cofinancer les cotisations sociales et les dépenses salariales.

L'évolution de la masse salariale sur la période s'explique principalement par la prise en compte d'un glissement de salaire, destiné à refléter la montée en grade progressive d'un personnel expérimenté. Le nombre d'emplois exprimés en équivalents temps plein (ETP) est quant à lui globalement stable. Cette évolution permet de garantir le maintien d'un niveau de compétence technique adéquat pour l'entretien et l'exploitation des véhicules électriques, ainsi que la sécurité et la fiabilité des services de transport.

Valorisation du patrimoine

Les immeubles, tels que les bâtiments et dépôts, seront transférés du syndicat TICE actuel vers le futur syndicat mixte.

L'investissement décennal prévu par l'État dans les biens immeubles du syndicat mixte est estimé à 21.898.000 € TTC. Ce montant sera déduit de la valeur réelle des immeubles arrêtée au 31 décembre 2026.

L'expert WIES a évalué la valeur actuelle des bâtiments et dépôts du TICE à 22.758.000 € TTC.

Un montant de 713.800 € sera versé au TICE actuel au cours de l'exercice budgétaire 2027, avant la création du syndicat mixte. Ce montant correspond à 83 % de la différence entre la valeur réelle des immeubles au 31 décembre 2026 et l'investissement décennal prévu par l'État.

Il fera partie intégrante du projet de loi de financement.



Le budget prévisionnel pour la période de 2027 à 2036

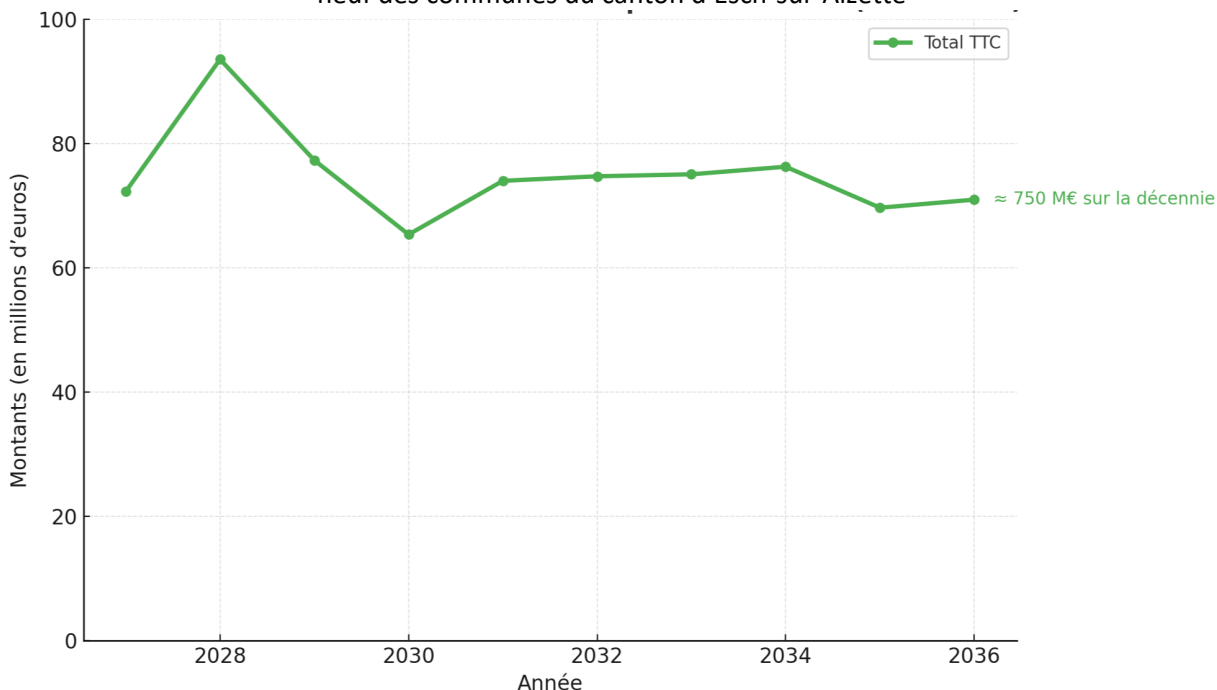
Le montant des dépenses à charge de l'État relative au financement des services de transports réguliers par autobus dans neuf des communes du canton d'Esch-sur-Alzette a été estimé comme suit dans une projection pluriannuelle.

Prévision du total des dépenses de l'État			
Année	Dépenses courantes	Investissements	Montant (TTC)
2027	60.710.000 €	11.600.000 €	72.310.000 €
2028	61.175.000 €	32.400.000 €	93.575.000 €
2029	61.230.000 €	16.100.000 €	77.330.000 €
2030	61.380.000 €	4.000.000 €	65.380.000 €
2031	62.620.000 €	11.400.000 €	74.020.000 €
2032	63.050.000 €	11.700.000 €	74.750.000 €
2033	64.570.000 €	10.500.000 €	75.070.000 €
2034	66.585.000 €	9.700.000 €	76.285.000 €
2035	68.485.000 €	1.200.000 €	69.685.000 €
2036	69.795.000 €	1.200.000 €	70.995.000 €
Total 2027 – 2036	639.600.000 €	109.800.000 €	749.400.000 € arrondi à 750.000.000 € + valorisation du patrimoine 713 800 €

L'équilibre du budget du TICE est assuré par les apports de l'État. Les 150 000 000 € prévus par les communes membres constituent un montant forfaitaire, non soumis à une indexation quelconque. La participation de l'État sur la même période s'élève à 750 000 000 € TTC (sept cent cinquante millions d'euros), auxquels s'ajoutent 713 800 € destinés à la valorisation du patrimoine immobilier du TICE actuel, pour former un total de 750 713 800 € à charge de l'État.

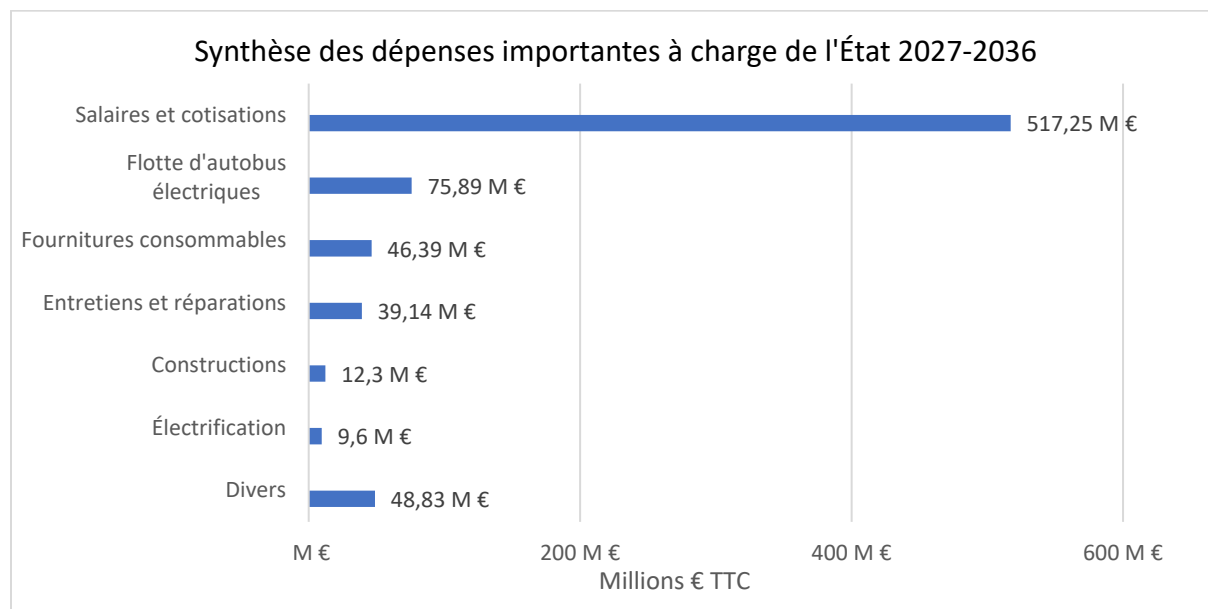


Evolution décennale des dépenses de l'Etat pour les services de transports réguliers par autobus dans neuf des communes du canton d'Esch-sur-Alzette



Investissements pour la période de 2027 à 2036

Les dépenses prévues pour la période 2027–2036 sont principalement réparties sur les grands postes suivants :





Sur la période de 2027 à 2036, environ 69% des dépenses de l'Etat sont consacrées aux salaires et cotisations, ce qui reflète l'importance de la masse salariale pour exploiter un réseau de bus.

Les dépenses consacrées à l'acquisition et au renouvellement de la flotte électrique, ainsi qu'aux infrastructures afférentes, traduisent l'engagement du syndicat en faveur de la modernisation du service public et de la réduction des émissions de CO₂ et de NOx. Cette répartition met en évidence que, malgré un niveau de charges salariales élevé, l'investissement global demeure orienté vers le développement d'un service de transport durable, performant et sûr pour les usagères et usagers.

Le budget ainsi établi repose principalement sur les paramètres suivants :

- Une offre kilométrique stable sur la période 2027-2036, estimée à 6,24 millions de kilomètres par an ;
- Le remplacement progressif du parc d'autobus diesel et CNG entre 2027 et 2036, processus amorcé dès 2025 ;
- La mise en place des infrastructures de recharge et l'adaptation du site d'exploitation, assorties des mesures de sécurité nécessaires, afin de préparer le syndicat à une mobilité durable, performante et intégrée dans la transition écologique et technologique du transport public.

Ainsi, le plan d'investissement s'inscrit dans une logique de durabilité et de résilience, garantissant un service public sain, modernisé, fiable et respectueux, pleinement aligné avec les stratégies nationales et européennes dans le cadre d'un transport public écologique et efficace.



Projet de loi relative au financement des services de transports réguliers par autobus dans neuf communes du canton d'Esch-sur-Alzette

Texte du projet

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'État du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}

Le Gouvernement est autorisé à participer au financement, pour une période maximale de dix ans, du service de transport régulier par autobus dans neuf communes du canton d'Esch-sur-Alzette.

Ce financement couvre l'exploitation du réseau de bus du Syndicat des Tramways Intercommunaux du Canton d'Esch-sur-Alzette (le « TICE »), les investissements dans les infrastructures nécessaires du TICE, l'acquisition de matériel roulant et d'équipements d'exploitation, ainsi que les frais annexes liés au bon fonctionnement du service.

Art. 2.

La charge à assumer par l'État au titre de la présente loi ne peut pas dépasser le montant de 750.713.800 euros TTC pour la période allant du 1er janvier 2027 jusqu'au 31 décembre 2036.

Ce montant correspond à la valeur 1 024,27 points au 1er juin 2025 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation national (IPCN) raccordés à la base 100 au 1er janvier 1948, ainsi qu'aux indices des prix de la construction semestriels arrêtés en avril 2025 correspondant à la valeur de 1.164,15 pour la partie afférente aux investissements immobiliers.

Ce montant sera adapté aux variations du coût de la vie, à l'évolution des prix de la construction, ainsi qu'aux adaptations salariales et aux variations des taux de cotisations sociales applicables au personnel concerné.



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 routiers au budget des dépenses courantes du Ministère ayant la Mobilité dans ses attributions.



Commentaire des articles

ad article 1er

Cet article a pour objet d'autoriser le Gouvernement à participer au financement du service de transport régulier par autobus exploité dans neuf communes du canton d'Esch-sur-Alzette, pour une période maximale de dix ans. Il s'agit du territoire des communes de Dudelange, Kayl, Rumelange, Schiffange, Esch-sur-Alzette, Sanem, Differdange, Pétange et Kaerjéng.

Le financement de l'État couvre l'ensemble des dépenses nécessaires au bon fonctionnement du service, à savoir :

- les coûts liés à l'exploitation du réseau de bus du TICE ;
- les investissements dans les infrastructures nécessaires ;
- l'acquisition du matériel roulant et des équipements d'exploitation ;
- la reprise d'une partie des actifs mobiliers existants ;
- les frais annexes indispensables à la continuité et à la qualité du service.

La disposition reprend la logique déjà appliquée dans le cadre d'autres contrats de service public conclus dans le domaine de la mobilité, où l'État soutient financièrement des opérateurs publics ou parapublics chargés d'une mission de service public. Elle vise à assurer la stabilité financière du réseau concerné et à garantir la continuité d'un service essentiel à la mobilité quotidienne dans le sud du pays.

ad article 2

Cet article fixe le montant maximal de la charge financière à assumer par l'État au titre de la présente loi à 750.713.800 euros toutes taxes comprises, pour la période allant du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2036.

Le deuxième alinéa définit les indices de référence servant de base au calcul de ce montant, à savoir :

- la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation raccordés à la base 100 du 1er janvier 1948, fixée à 1 024,27 points au 1er juin 2025 ;
- l'indice semestriel des prix de la construction arrêté en octobre 2025, applicable aux investissements immobiliers (bâtiments, dépôts, ateliers).

Le troisième alinéa précise que le montant ainsi défini sera adapté aux variations du coût de la vie, à l'évolution des prix de la construction, aux adaptations salariales et aux variations des taux de cotisations sociales applicables au personnel concerné.



Ce mécanisme d'indexation vise à garantir que l'engagement de l'État conserve une valeur réelle face aux évolutions économiques. Il est particulièrement judicieux d'y inclure explicitement les « adaptations salariales et variations des taux de cotisations sociales » : en effet, les salaires bruts et charges patronales représentent de deux tiers du budget total de la loi afférente, ce qui en fait un volet déterminant des coûts.

Par ailleurs, il convient de souligner que le régime de pension des fonctionnaires communaux, représentant le statut majoritaire du personnel du TICE, se trouve actuellement en situation déficitaire, ce qui entraîne une pression croissante sur les cotisations communales. Des analyses récentes suggèrent qu'une augmentation substantielle de ces cotisations pourrait être envisagée.

Le dispositif permet ainsi une maîtrise de la dépense publique tout en offrant la flexibilité nécessaire aux évolutions imprévues du contexte social et salarial. Le plafonnement du montant garantit une visibilité financière pour la durée du dispositif.

ad article 3

Cet article précise l'imputation budgétaire des dépenses résultant de la mise en œuvre de la présente loi.

Les crédits nécessaires seront inscrits chaque année au budget de l'État, à la section des transports publics par autobus, dans la partie relative aux dépenses courantes du Ministère ayant la Mobilité dans ses attributions.

Cette disposition garantit que l'engagement financier s'intègre dans le cadre budgétaire ordinaire de l'État et permet le contrôle régulier par la Chambre des Députés via la loi budgétaire annuelle. Elle souligne également que, même si l'engagement couvre des investissements (matériel, infrastructures), les charges d'exploitation – notamment salaires bruts et charges sociales – figurent dans les dépenses courantes, ce qui permet une plus grande transparence sur l'impact annuel et récurrent de la politique de transport.



FICHE FINANCIERE

Toutes les dépenses engagées et à engager pour l'ensemble des prestations et travaux relatifs à la construction, et l'exploitation du syndicat TICE et du futur syndicat mixte Etat-Communes appelée à exercer l'activité précédemment confiée au syndicat des communes TICE de l'année 2027 jusqu'à l'année 2036.

A la valeur de l'indice des prix à la consommation national valable en octobre 2025 (1039,97¹), de l'indice des salaires valable en octobre 2025 (968,04²), des prix de la construction valable en octobre 2025 (1164,15³), du régime des cotisations des pensions en place en octobre 2025, des accords salariaux applicables à la fonction publique en octobre 2025, les dépenses introduites par la présente loi s'élèvent à 750.713.800 euros TTC pour la période susmentionnée. L'apport des communes membres durant cette même période est fixée à un montant forfaitaire de 150.000.000 € TTC.

La fiche financière portant sur la totalité de la période de 2027 à 2036 tient compte des éléments suivants :

N°	Définition des dépenses TTC sur la période de 2027-2036	Montants
A	Electrification de l'infrastructure	9.600.000 €
B	Acquisition et renouvellement de la flotte électrique	75.890.000 €
C	Construction et modernisation des infrastructures	12.300.000 €
D	Valorisation du patrimoine	713.800 €
D	Fournitures consommables	46.390.000 €
E	Entretiens et réparations	39.140.000 €
F	Salaires et cotisations	667.250.000 €
G	Divers	48.830.000 €
Montant total TTC		899.400.000 €
Part TTC de l'Etat		749.400.000 € arrondi à 750.000.000 € + Valorisation du patrimoine (3) 750.713.800 €
Apport TTC des communes membres du syndicat TICE		150.000.000 €

1. Dépenses d'investissements

¹ [Statec IPCN](#)

² [Statec Indice salaire](#)

³ [Statec Indice construction](#)



A. Electrification de l'infrastructure

Dans le cadre de la transition énergétique du futur syndicat-mixte, une enveloppe de 9.600.000 € sera dédiée, sur la période de 2027 à 2028, à la mise en place des infrastructures de recharge et de distribution électrique. Ce budget couvrira notamment l'acquisition de bornes et de stations de recharge, l'adaptations des dépôts ainsi que leur installation et les frais associés.

B. Acquisition et renouvellement de la flotte électrique

À l'instar de l'investissement consacré à l'électrification des infrastructures, l'acquisition de bus électriques constitue également un poste majeur, un montant estimé à 75.890.000 €. Cet investissement englobe l'achat progressif des véhicules, leur renouvellement, ainsi que les adaptations logistiques nécessaires à leur mise en service et à leur exploitation.

C. Modernisation des infrastructures

Afin d'accueillir la nouvelle flotte d'autobus électriques et les infrastructures de recharge associée, des investissements dans les bâtiments et dépôts sont estimés à 12.300.000 €. Ils visent à moderniser l'atelier afin de l'adapter à l'entretien des véhicules électriques, tout en garantissant la sécurité du personnel et la performance opérationnelle.

Ces dépenses d'investissements s'inscrivent dans une logique de durabilité et de résilience, garantissant un service public sain, modernisé, fiable et respectueux, pleinement aligné avec les stratégies nationales et européennes dans le cadre d'un transport public écologique et efficace.

2. Dépenses d'exploitation

D. Fournitures consommables

Le poste « Fournitures consommables » s'élève à un montant de 46.390.000 €, correspondant principalement à la fourniture, décroissante dans le temps, de gasoil et de gaz naturel. Ces énergies fossiles seront progressivement remplacées par l'électricité nécessaire à l'exploitation des autobus électriques. Une part plus petite est également prévue pour l'approvisionnement en hydrogène destiné aux bus électriques équipés d'un prolongateur d'autonomie à pile combustible.



E. Entretien et réparations

Le poste « Entretien et réparations » est doté d'un budget de 39.140.000 € pour les frais liés à l'entretien de la flotte d'autobus. Il englobe la maintenance générale, la maintenance préventive, les travaux de réparation nécessaire au bon fonctionnement et à la sécurité des véhicules, ainsi que celles consécutives à d'éventuels accidents. Cette dépense vise à garantir la fiabilité et la sécurité du transport en commun.

F. Salaires et cotisations

Le poste « Salaires et cotisations » constitue le principal investissement sur la période de 2027 à 2035 avec un montant de 667.250.000 €. Cette enveloppe tient compte d'un glissement salarial visant à refléter la progression de carrière du personnel qualifié et expérimenté. Ce niveau d'investissement permet de garantir le maintien d'une expertise technique adaptée à l'entretien et à l'exploitation des véhicules électriques, tout en assurant la sécurité et la fiabilité des services de transport.

Par ailleurs, une contribution forfaitaire de 150 millions d'euros apportée par les communes membres est destinée à couvrir la part des dépenses liée à l'emploi de fonctionnaires et d'employés communaux. Cet apport est donc intégralement déduit des cotisations et charges salariales supportées par l'État.

G. Divers

Le poste « Divers » est doté d'un budget de 48.830.000 €. Il regroupe un ensemble de postes budgétaires de montants plus modestes, mais indispensable au bon fonctionnement d'un réseau de transport public (p.ex. achats eau, petit outillage, matériel informatique, assurances, honoraires, vêtements professionnels, etc.)

3. Valorisation du patrimoine

Les immeubles, tels que les bâtiments et dépôts, seront transférés du syndicat TICE actuel vers le futur syndicat mixte. L'investissement décennal prévu par l'État dans les biens immeubles du syndicat mixte est estimé à 21.898.000 € TTC. Ce montant sera déduit de la valeur réelle des immeubles arrêtée au 31 décembre 2026.

L'expert WIES a évalué la valeur actuelle des bâtiments et dépôts du TICE à 22.758.000 € TTC. Un montant de 713.800 € sera versé au TICE actuel au cours de l'exercice budgétaire 2027, avant la création du syndicat mixte. Ce montant correspond à 83 % de la différence entre la valeur réelle des immeubles au 31 décembre 2026 et l'investissement décennal prévu par l'État.



Les frais annuels liés à l'exploitation en régie du réseau d'autobus regroupent l'ensemble des coûts directement associés à son fonctionnement, ainsi que les dépenses de gestion et de maintenance des infrastructures et du matériel roulant. Ils incluent également la rémunération des agents de transport et du personnel affecté à l'exploitation et à l'entretien du réseau.

Ces dépenses courantes, prises en charge par l'État – dont le poste « Salaires et cotisations » constitue la part la plus importante – évolueront progressivement de 60.710.000 € TTC en 2027 à un montant prévisionnel de 69.800.000 € TTC en 2036. Sur la période 2027 à 2036, ces charges s'établissent en moyenne à 63.960.000 € TTC, sans prise en compte de l'évolution des prix.



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



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](https://www.adobe.com/fr/acrobat/reader-main.aspx).

Ministre responsable :

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi relative au financement des services de transports réguliers par autobus dans neuf communes du canton d'Esch-sur-Alzette

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) ?
En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
2. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
3. 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

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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

6. Assurer une mobilité durable.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non



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

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☒ Oui ☐ Non

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

10. Garantir des finances durables.

[Points d'orientation](#)
[Documentation](#)

☐ Oui ☒ Non

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**

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1		Contribue à la réduction du taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	Taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	% de la population
1		Contribue à la réduction du nombre de personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	Personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	milliers
1		Contribue à la réduction de la différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	Différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	pp



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1		Contribue à l'augmentation du taux de certification nationale	Taux de certification nationale	%
1		Contribue à l'apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	Apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	%
1		Contribue à l'augmentation de la représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	Représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	%
1		Contribue à l'augmentation de la proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	Proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	%
1		Contribue à l'amélioration de la répartition des charges de travail domestique dans le sens d'une égalité des genres	Temps consacré au travail domestique non payé et activités bénévoles	hh:mm
1		Contribue à suivre l'impact du coût du logement afin de circonscrire le risque d'exclusion sociale	Indice des prix réels du logement	Indice 2015=100
2		Contribue à la réduction du taux de personnes en surpoids ou obèses	Taux de personnes en surpoids ou obèses	% de la population
2		Contribue à la réduction du nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nb de personnes
2		Contribue à la réduction de l'incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Nb de cas pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nb de suicides pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nb de décès
2		Contribue à la réduction du taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction de la proportion de fumeurs	Proportion de fumeurs	% de la population
2		Contribue à la réduction du taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Nb de naissance pour 1 000 adolescentes
2		Contribue à la réduction du nombre d'accidents du travail	Nombre d'accidents du travail (non mortel + mortel)	Nb d'accidents
3		Contribue à l'augmentation de la part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	Part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	% de la surface agricole utile (SAU)



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
3		Contribue à l'augmentation de la productivité de l'agriculture par heure travaillée	Productivité de l'agriculture par heure travaillée	Indice 2010=100
3		Contribue à la réduction d'exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Microgrammes par m ³
3		Contribue à la réduction de production de déchets par habitant	Production de déchets par habitant	kg/hab
3		Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets municipaux	Taux de recyclage des déchets municipaux	%
3		Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	Taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	%
3		Contribue à la réduction de la production de déchets dangereux	Production de déchets dangereux	tonnes
3		Contribue à l'augmentation de la production de biens et services environnementaux	Production de biens et services environnementaux	millions EUR
3		Contribue à l'augmentation de l'intensité de la consommation intérieure de matière	Intensité de la consommation intérieure de matière	tonnes / millions EUR
4		Contribue à la réduction des jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	Jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	% de jeunes
4		Contribue à l'augmentation du pourcentage des intentions entrepreneuriales	Pourcentage des intentions entrepreneuriales	%
4		Contribue à la réduction des écarts de salaires hommes-femmes	Ecart de salaires hommes-femmes	%
4		Contribue à l'augmentation du taux d'emploi	Taux d'emploi	% de la population
4		Contribue à la création d'emplois stables	Proportion de salariés ayant des contrats temporaires	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction de l'emploi à temps partiel involontaire	Emploi à temps partiel involontaire	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction des salariés ayant de longues heures involontaires	Salariés ayant de longues heures involontaires	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction du taux de chômage	Taux de chômage	% de la population active
4		Contribue à la réduction du taux de chômage longue durée	Taux de chômage longue durée	% de la population active



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
4		Contribue à l'augmentation du taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	Taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	%
4		Contribue à l'augmentation de la productivité globale des facteurs	Productivité globale des facteurs	Indice 2010=100
4		Contribue à l'augmentation de la productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	Productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	%
4		Contribue à l'augmentation de la productivité des ressources	Productivité des ressources	Indice 2000=100
4		Contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière, en proportion de la valeur ajoutée totale des branches	% de la VA totale
4		Contribue à l'augmentation de l'emploi dans l'industrie manufacturière	Emploi dans l'industrie manufacturière, en proportion de l'emploi total	% de l'emploi
4		Contribue à la réduction des émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière	Émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière par unité de valeur ajoutée	% de la VA totale
4		Contribue à l'augmentation des dépenses intérieures brutes de "Research & Development"	Niveau des dépenses intérieures brute de "Research & Development"	% du PIB
4		Contribue à l'augmentation du nombre de chercheurs	Nombre de chercheurs pour 1 000 actifs	nb pour 1 000 actifs
5		Contribue à la réduction du nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	Nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	%
5		Contribue à la réduction du pourcentage du territoire transformé en zones artificialisées	Zones artificialisées	% du territoire
5		Contribue à l'augmentation des dépenses totales de protection environnementale	Dépenses totales de protection environnementale	millions EUR
6		Contribue à l'augmentation de l'utilisation des transports publics	Utilisation des transports publics	% des voyageurs
7		Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg d'azote par ha surface agricole utile surface agricole utile SAU)?	Bilan des substances nutritives d'azote	kg d'azote par ha surface agricole utile (SAU)
7		Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg de phosphore par ha surface agricole utile SAU)	Bilan des substances nutritives phosphorées	kg de phosphore par ha surface agricole utile (SAU)



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
7		Contribue à une consommation durable d'une eau de robinet de qualité potable	Part des dépenses en eau dans le total des dépenses des ménages	%
7		Contribue à l'augmentation du pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	Pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	%
7		Contribue à l'augmentation de l'efficacité de l'usage de l'eau	Efficacité de l'usage de l'eau	m ³ /millions EUR
7		Contribuer à une protection des masses d'eau de surfaces et les masses d'eau souterraine par des prélèvements durables et une utilisation plus efficiente de l'eau	Indice de stress hydriques	%
7		Contribue à la préservation et/ou l'augmentation de la part de zones agricoles et forestières	Part des zones agricoles et forestières	% du territoire
7		Contribue à l'augmentation de la part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	Part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	% du territoire
7		Contribue à la protection des oiseaux inscrits sur la liste rouge des espèces menacées	Nombre d'espèces sur la liste rouge des oiseaux	Nb d'espèces
7		Contribue à la lutte contre les espèces exotiques invasives inscrites sur la liste noire	Nombre de taxons sur la liste noire des plantes vasculaires	Nb de taxons
7		Contribue à la favorabilité de l'état de conservation des habitats	État de conservation des habitats	% favorables
8		Contribue à la réduction de l'intensité énergétique	Intensité énergétique	Térajoules/millions EUR
8		Contribue à la réduction de la consommation finale d'énergie	Consommation finale d'énergie	GWh
8		Contribue à l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	%
8		Contribue à la réduction de la part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	Part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	%
8		Contribue à la réduction du total des émissions de gaz à effet de serre	Total des émissions de gaz à effet de serre	millions tonnes CO ₂
8		Contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQUE)	Émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQUE)	millions tonnes CO ₂
8		Contribue à la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre	Intensité des émissions de gaz à effet de serre	kg CO ₂ / EUR



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Éducation	Aide au développement - Éducation	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Agriculture	Aide au développement - Agriculture	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Santé de base	Aide au développement - Santé de base	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de la part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	Part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	%
9		Contribue à l'augmentation du montant des bourses d'étude	Montant des bourses d'étude	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Eau et assainissement	Aide au développement - Eau et assainissement	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Énergie	Aide au développement - Énergie	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Lois et règlements commerciaux	Aide au développement - Lois et règlements commerciaux	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation du montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	Montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	% du PIB
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (absolu)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (en proportion du montant total d'aide au développement)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés, en proportion du montant total d'aide au développement	%
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	Aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses liées au climat	Contribution à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses liées au climat	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement avec marqueur biodiversité	Aide au développement avec marqueur biodiversité	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	Aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	% du RNB
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Coopération technique	Aide au développement - Coopération technique	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à la réduction de la dette publique en proportion du produit intérieur brut	Dette publique en proportion du produit intérieur brut	% du PIB



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9		Contribue à l'augmentation du montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	Montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	Aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	millions EUR (prix constant 2016)
10		Contribue à l'action climatique dans les pays en développement et à la protection du climat au niveau global	Contributions déterminées au niveau national (CDN) à la réduction des émissions de gaz à effet de serre	millions EUR
10		Contribue à l'augmentation de l'alimentation du fonds climat énergie	Fonds climat et énergie	millions EUR
10		Contribue à l'augmentation de la part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	Part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	% du revenu fiscal