



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7805

Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Date de dépôt : 22-04-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 16-07-2021

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
22-04-2021	Déposé	7805/00	<u>3</u>
04-05-2021	Avis de la Chambre de Commerce (2.4.2021)	7805/01	<u>15</u>
16-07-2021	Avis du Conseil d'État (16.7.2021)	7805/02	<u>18</u>
21-10-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (01) de la reunion du 21 octobre 2021	01	<u>23</u>
26-10-2021	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7805/03	<u>41</u>
30-11-2021	Avis complémentaire du Conseil d'État (30.11.2021)	7805/04	<u>50</u>
09-12-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (06) de la reunion du 9 décembre 2021	06	<u>53</u>
14-12-2021	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (30.11.2021)	7805/05	<u>68</u>
20-12-2021	Avis de la Commission nationale pour la protection des données (10.12.2021)	7805/06	<u>71</u>
06-01-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (07) de la reunion du 6 janvier 2022	07	<u>80</u>
10-01-2022	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7805/07	<u>124</u>
18-01-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°28 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 2 - projet de loi N°7805	<u>137</u>
18-01-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°28 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°7805	<u>139</u>
01-02-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (01-02-2022) Evacué par dispense du second vote (01-02-2022)	7805/08	<u>145</u>
17-03-2022	Publié au Mémorial A n°121 en page 1	Mémorial A N° 121 de 2022	<u>148</u>
09-11-2022	Résumé du dossier	Résumé	<u>153</u>

7805/00

N° 7805**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées**

* * *

*(Dépôt: le 22.4.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (29.3.2021).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	4
4) Commentaire des articles	5
5) Fiche financière	7
6) Résumé du projet de loi	7
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	8

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique.— Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Palais de Luxembourg, le 29 mars 2021

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. Il est créé une carte de stationnement pour personnes handicapées, dénommée ci-après « carte de stationnement », dont le handicap induit une mobilité réduite.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « ministre », délivre les cartes de stationnement visées à l'alinéa premier.

Par personne handicapée au sens de la présente loi on entend :

- 1° les personnes incapables de faire seules ou de façon continue plus de 100 mètres ;
- 2° les personnes se déplaçant au moyen d'une aide technique à la mobilité ;
- 3° les personnes aveugles et les personnes qui, en raison de leur malvoyance, ne peuvent pas conduire un véhicule ;
- 4° les personnes atteintes d'une maladie évolutive ayant un impact sur la mobilité.

La durée du handicap doit dépasser six mois en vue de pouvoir donner lieu à l'établissement de la carte de stationnement. Dans le cas des personnes ne remplissant pas cette condition au moment de la demande en obtention de la carte, la procédure d'examen de la demande porte en outre sur la durée prévisionnelle du handicap.

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, en présence d'une maladie ou d'un handicap induisant la perte de la mobilité, le ministre peut délivrer une carte de stationnement à d'autres personnes que celles visées par les critères énumérés à l'alinéa 3.

La carte de stationnement est uniquement délivrée à des personnes résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les modèles et le contenu de la carte de stationnement sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Art. 2. La demande en obtention de la carte de stationnement doit être adressée au ministre qui la soumet à l'avis d'un médecin-membre de la commission médicale. Le fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des dispositions de l'article 4, alinéa 3, la demande doit être accompagnée d'un certificat médical. La forme et le contenu dudit certificat médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert, le demandeur doit se soumettre à un examen médical à effectuer par un médecin-membre de la commission médicale. A cette fin, le ministre adresse quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix ou par un accompagnateur du patient tel que prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient. La convocation doit comporter une indication sommaire des raisons qui motivent ledit examen médical. Si l'intéressé ne comparait pas à l'examen médical malgré deux convocations par lettre recommandée, la carte de stationnement est refusée.

Si le demandeur est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité ou s'il a introduit une demande en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire, il peut être convoqué devant la commission médicale visée à l'alinéa 1^{er} pour examiner si les infirmités ou troubles dont il souffre ne sont pas susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur.

Art. 3. Le titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter, s'il a besoin de l'assistance du conducteur pour pouvoir se déplacer soit à pied, soit dans un véhicule adapté aux besoins d'une personne en situation de handicap.

Le titulaire ne doit faire usage de cette carte que sur des emplacements spécialement réservés aux véhicules susvisés par le signal C,18 complété par un panneau additionnel reproduisant le symbole du fauteuil roulant.

Art. 4. Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, s'il est constaté à charge du titulaire ou du demandeur une utilisation non conforme aux dispositions de la présente loi, ou si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte.

Art. 5. Les cartes de stationnement pour personnes handicapées établies par les Etats membres de l'Union européenne conformément à la recommandation n° 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 ainsi que les cartes émises par les membres de l'Espace Economique Européen sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

Sont également reconnues les cartes de stationnement pour personnes handicapées délivrées par les autorités compétentes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne, d'Irlande du Nord, de Gibraltar, de Guernesey, de Jersey et de l'Île de Man.

Art. 6. La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1^{er} à condition d'être

- 1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;
- 2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1^{er}.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1^{er}.

La validité de la carte pour institutions et associations est confinée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg et son utilisation est limitée aux circonstances reprises à l'article 3. Mention de cette limitation est faite sur les cartes de stationnement.

Art. 7. Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1^{er} et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont reprises dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale;

6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de 10 ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes détenteur d'une carte de stationnement permanente peuvent être conservées au-delà d'une durée de 10 ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Art. 8. Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 4, alinéa 5, l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement sont punies d'une amende de 75 à 250 euros.

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1^{er}.

L'article 15, alinéas 3 à 8 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application.

Art. 9. Les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

Art. 10. La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

EXPOSE DES MOTIFS

I. Considérations générales

Actuellement, les cartes de stationnement pour personnes handicapées sont réglementées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

En 2019, il était prévu de remplacer ledit règlement grand-ducal de 2003 par un nouveau règlement grand-ducal afin de moderniser le texte et de notamment introduire un nouveau modèle de la carte de stationnement plus difficile à falsifier.

Pendant, dans son avis du 22 octobre 2019 le Conseil d'Etat a soulevé que depuis la révision constitutionnelle intervenue en 2007 les principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteint d'un handicap sont une matière réservée à la loi et que dès lors le pouvoir réglementaire ne dispose du pouvoir spontané de réglementer cette matière. En effet, les critères d'octroi d'une carte de station-

nement pour personnes handicapées étant à considérer comme un élément d'intégration sociale de personnes handicapées et dès lors comme relevant d'une matière réservée à la loi. Pour tenir compte de cette observation du Conseil d'Etat, le projet de règlement grand-ducal a été retiré du rôle.

En conséquence, le présent projet de loi et son règlement d'exécution sont mis à profit pour remplacer le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003, précité.

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de porter création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et de fixer les modalités en vue de l'obtention et de l'utilisation de cette carte.

Le présent projet de loi va donc de pair avec le projet de règlement grand-ducal fixant le modèle et le contenu de la carte de stationnement pour personnes handicapées et du certificat médical en vue de l'obtention de cette carte et modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points de stationnement pour personnes handicapées à mobilité réduite.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} fixe les modalités en vue d'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. Il y est précisé que le ministre en charge des Transports délivre les cartes de stationnement pour personnes handicapées.

La carte de stationnement est délivrée à toute personne ayant sa résidence officielle au Grand-Duché de Luxembourg et souffrant d'un handicap induisant une mobilité réduite ou à toute personne aveugle ou malvoyante ne pouvant pas conduire de véhicule. Par rapport aux dispositions actuelles, une 4^e point est ajouté afin d'inclure les personnes atteintes d'une maladie évolutive expressément dans le champ d'application de la présente loi.

Afin de répondre à une remarque formulée du Conseil supérieur des personnes handicapées dans son avis relatif au projet de règlement grand-ducal retiré dont question dans les considérations générales, il est précisé que la carte de stationnement peut être exceptionnellement délivrée à toute personne atteinte par une maladie ou un handicap induisant une perte de mobilité.

En outre, cet article propose de régler les modèles (personnes individuelles ou institutions) ainsi que le contenu exact des cartes de stationnement par règlement grand-ducal.

Ad article 2

Cet article précise la procédure administrative à respecter en vue de la délivrance ou du renouvellement de la durée de validité de la carte stationnement. La seule modification quant au fond par rapport au règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est l'ajout de l'accompagnateur du patient prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient aux personnes pouvant accompagner une personne à l'examen médical auprès de la Commission médicale.

Ad article 3

L'article 3 fixe les modalités d'utilisation de la carte de stationnement. Aucune modification par rapport au règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées n'a été apporté à cet article.

Ad article 4

L'article 4 précise qu'une carte de stationnement est personnelle et fixe la durée de validité de celle-ci. De plus, l'alinéa 3 s'inscrit dans la simplification administrative préconisée par le Gouvernement, en ce sens qu'il est proposé de renouveler la carte de stationnement sur simple demande du titulaire sans examen médical, au cas où le handicap est définitif et que l'intéressé n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou s'il n'a pas introduit de demande en renouvellement du permis de conduire.

L'alinéa 4 prévoit que les cartes de stationnement périmées sont à restituer à l'autorité délivrante.

Le dernier alinéa énumère les raisons pour lesquelles une carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé.

Ad article 5

Cet article précise les modalités selon lesquelles certaines cartes de stationnement sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

L'article comprend également des dispositions devenues nécessaires dans le cadre du Brexit afin de reconnaître les cartes émises par le Royaume-Uni, l'Irlande du Nord, Gibraltar, Guernesey, Jersey et l'Île de Man.

Ad article 6

L'article 6 fixe les modalités d'octroi d'une carte de stationnement pour institutions et associations. Ces cartes peuvent être établies sur base du dossier sans intervention d'un médecin. Etant que ce type de carte n'est pas réglementé au niveau européen, l'utilisation d'une telle carte de stationnement reste limitée au territoire luxembourgeois.

L'article vise en outre à élargir la délivrance des cartes de stationnement pour institutions et associations aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire ayant à charge au sein de leur établissement plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées de la présente loi. En effet, la réglementation excluait jusqu'à présent la délivrance de cartes de stationnement pour personnes handicapées au profit des centres de compétences en psycho-pédagogie. Afin de répondre à un besoin réel desdits établissements, il y a lieu d'étendre le cercle des bénéficiaires.

En outre, le nombre de personnes qu'un établissement doit avoir à sa charge afin de pouvoir solliciter une carte de stationnement est ramené de 6 à 3 personnes.

Ad article 7

L'article 7 traite sur la banque de données dédiée exclusivement à l'établissement, le renouvellement et la gestion des cartes de stationnement. A cet effet, une nouvelle application informatique répondant aux exigences du régime général sur la protection des données sera mise en place. Ledit article précise la finalité de la collecte des données, le type des données sauvegardées et leur durée de conservation. Il règle en outre l'accès à la banque de données (log de toutes les opérations et connexion via Luxtrust) ainsi que le responsable et le sous-traitant des données.

En ce qui concerne la durée de conservation des données, il y a lieu de préciser que les données seront conservées pendant une durée de 10 ans, ce qui correspond à la durée de validité de deux cartes de stationnement. Toutefois, en analogie à d'autres banques de données la photo ainsi que la signature seront uniquement conservées pendant 3 mois.

Pour les cartes de stationnement définitives par contre, aucune limite de conservation des données, autres que la signature et la photo, n'est prévue. Ceci s'explique par le fait que les cartes de stationnement ont toujours une durée de validité de 5 ans. Aussi les cartes permanentes. Afin d'éviter aux personnes avec des handicaps permanents de devoir joindre un certificat récent attestant le handicap lors du renouvellement de leur carte, il y a lieu de conserver ces informations. A titre d'exemple, une personne ayant perdu une jambe devrait au cas contraire joindre un certificat médical attestant la perte de la jambe tous les 10 ans.

A noter dans ce contexte que les informations relatives aux personnes défuntées sont rayées d'office des banques de données.

Ad article 8

L'article 8 définit les pénalités prévues en cas de l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement. Il prévoit en outre que des avertissements taxés peuvent être établis. A noter que le texte n'introduit aucun changement quant aux avertissements actuellement prévus par la législation.

Ad article 9

L'article 9 prévoit que toutes les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

Ad article 10

Cet article fixe l'entrée en vigueur de la présente loi au premier jour du troisième mois qui suit sa publication. Cette disposition est nécessaire afin de permettre au CTIE de mettre en place les changements informatiques nécessaires. En effet, un nouveau logiciel a été développé et ce délai permettra la transition des données de l'ancien logiciel vers le nouveau.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi n'aura aucun impact sur le budget de l'Etat.

*

RESUME DU PROJET DE LOI**Objet et contenu du dossier**

Actuellement, les cartes de stationnement pour personnes handicapées sont réglementées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de remplacer ce règlement grand-ducal étant donné que les critères d'octroi d'une carte de stationnement pour personnes handicapées étant à considérer comme un élément d'intégration sociale de personnes handicapées et dès lors comme relevant d'une matière réservée à la loi. Par conséquent, un règlement grand-ducal ne se conçoit en cette matière que si son intervention est expressément prévue par la loi, dans le respect du cadre tracé par l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Partant, le présent projet prévoit de reprendre les modalités en vue de l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. Il est en outre mis à profit pour fixer les modalités concernant la reconnaissance des cartes de stationnement émises par les autorités compétentes du Royaume-Uni après le BREXIT.

Description des modifications par rapport à la législation existante

- Précision des modalités d'obtention d'une carte de stationnement. La délivrance d'une carte stationnement pour personnes handicapées est limitée aux seuls résidents luxembourgeois. Les non-résidents sont obligés de se faire délivrer une carte de stationnement dans leur pays de résidence ;
- Les modalités relatives la reconnaissance des cartes de stationnement émises par les autorités compétentes du Royaume-Uni après le BREXIT sont définies ;
- Le cercle des bénéficiaires d'une carte de stationnement pour institutions et associations a été élargi aux établissements de l'éducation différenciée.

Compétence éventuelle d'un autre département ministériel

L'avis du Ministère de la Famille a été demandé.

Questions à trancher respectivement des décisions à adopter

Il n'y a pas de questions à trancher.

*

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant création d’une carte de stationnement pour personnes handicapées
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics - Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Alain Disiviscour
Téléphone :	247-84478
Courriel :	alain.disiviscour@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Remplacement de la réglementation actuelle sur les cartes de stationnement pour personnes handicapées par un projet de loi. Préciser les modalités en vue de l’obtention d’une carte de stationnement pour personnes handicapées.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	L’avis du Ministère de la Famille a été demandé.
Date :	05/01/2021

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non

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

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

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

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ? Dans le cadre de la délivrance d'une carte de stationnement pour institutions, le ministère de la Famille informe le MMTP si la partie requérante est agréée comme établissement d'aide de soins en exécution des dispositions de la loi du 19 juin 1998 portant introduction d'une assurance dépendance.
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ? Le projet prévoit les dispositions relatives à la mise en place de la banque de données. La banque de données est réservée aux fins définies au projet sous rubrique et répond aux exigences du RGPD.
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :

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

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

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

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 ?
L'application sera disponible à partir de fin 2020.
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7805/01

N° 7805¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(2.4.2021)

Actuellement, les cartes de stationnement pour personnes handicapées sont réglementées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

En 2019, il fut projeté de remplacer ledit règlement grand-ducal de 2003 par un nouveau règlement grand-ducal afin de moderniser le texte et de notamment introduire un nouveau modèle de carte de stationnement plus difficile à falsifier. Ledit projet de règlement grand-ducal avait été avisé par la Chambre de Commerce¹.

Dans son avis du 22 octobre 2019 relatif audit projet de règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat a cependant relevé que depuis la révision constitutionnelle intervenue en 2007, les principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap sont une matière réservée à la loi.

Les critères d'octroi d'une carte de stationnement pour personnes handicapées étant à considérer comme un élément d'intégration sociale des personnes handicapées, relevant dès lors d'une matière réservée à la loi, le pouvoir réglementaire ne dispose pas du pouvoir spontané de réglementer cette matière et une loi s'avère nécessaire à cet effet.

Sur base de ces constatations, le présent projet de loi a par conséquent pour objet de porter création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et de fixer les modalités en vue de l'obtention et de l'utilisation de cette carte.

Les modèles et le contenu de la carte de stationnement seront quant à eux arrêtés par un règlement grand-ducal avisé en parallèle par la Chambre de Commerce².

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du projet de loi sous avis.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis.

1 Avis 5327SMI de la Chambre de Commerce du 1^{er} octobre 2019 relatif au projet de règlement grand-ducal concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

2 Cf. avis de la Chambre de Commerce 5782SMI relatif Projet de règlement grand-ducal 1) fixant le modèle et le contenu de la carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que de la demande et du certificat médical en vue de l'obtention de cette carte ; 2) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7805/02

N° 7805²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(16.7.2021)

Par dépêche du 29 mars 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.

Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que d'une fiche financière.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 30 avril 2021.

Les avis des autres chambres professionnelles, du Conseil supérieur des personnes handicapées ainsi que de la Commission nationale pour la protection des données, demandés selon la lettre de saisine, ne sont pas encore parvenus au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet a pour objectif de remplacer le régime actuel des cartes de stationnement pour personnes handicapées prévu par le règlement grand ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Le projet de loi sous avis intervient suite à un premier projet de règlement grand-ducal portant le même nom qui avait été déposé au Conseil d'État le 28 août 2019¹.

La loi en projet s'inspire des dispositions du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 et du projet de règlement grand-ducal précité, qui a été retiré du rôle en date du 29 avril 2020, tout en introduisant certaines nouveautés.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Article 1^{er}*

Sans observation.

Article 2

L'article sous revue prévoit les modalités de la demande d'obtention de la carte de stationnement.

Les alinéas 1^{er}, 3 et 4 se réfèrent à l'intervention d'une « commission médicale » dans le processus décisionnel. En comparant cette référence à celles prévues à l'article 3 du règlement grand-ducal précité

¹ Dans son avis n° 53.530 du 22 octobre 2019 relatif audit projet de règlement grand-ducal, le Conseil d'État a toutefois donné à considérer que, depuis la révision constitutionnelle du 29 mars 2007, les « principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap [sont réservés] à la loi formelle » en vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution. L'intervention du règlement grand-ducal n'étant ni expressément prévue, ni encadrée par la loi dans le respect de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, le règlement grand-ducal en projet risquait d'être dépourvu de base légale adéquate.

du 31 janvier 2003 et à l'article 2 du projet de règlement grand-ducal n° 53.530, il y a lieu de comprendre que les auteurs entendent viser la commission médicale prévue à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. En effet, aussi bien le règlement grand-ducal en vigueur que le projet de règlement grand-ducal précité renvoient audit article qui, à son paragraphe 2, institue une « commission médicale », qui peut intervenir dans le cadre de l'obtention, du renouvellement ou du retrait des permis de conduire « [a]fin d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un « cyclo-moteur » ».

Article 3

L'article sous examen est relatif aux modalités d'utilisation de la carte de stationnement.

Il est à relever que la formulation nouvelle de l'alinéa 1^{er} est susceptible d'exclure la quasi totalité des personnes handicapées visées par l'article 1^{er}, alinéa 3. En effet, en permettant l'utilisation de la carte de stationnement par le seul titulaire qui conduit l'automoteur ou qui se fait transporter « s'il a besoin de l'assistance du conducteur pour pouvoir se déplacer soit à pied, soit dans un véhicule adapté aux besoins d'une personne en situation de handicap », le libellé tel que proposé n'inclut plus les personnes visées à l'article 1^{er}, alinéa 3, qui se font transporter, mais qui n'ont pas besoin de l'assistance du conducteur par la suite. Il s'agirait, par exemple, des personnes aveugles et des personnes qui, en raison de leur malvoyance, ne peuvent pas conduire un véhicule, qui se verraient s'attribuer une carte sur le fondement de l'article 1^{er}, mais qui ne sauraient ensuite l'utiliser dans le cadre de l'article 3 en l'apposant sur le pare-brise.

La formulation de l'alinéa sous revue excluant certaines des personnes qui, en raison de leur éligibilité à être titulaire d'une carte de stationnement en vertu de l'article 1^{er}, se trouvent dans une situation de comparabilité, risque de porter atteinte au principe d'égalité devant la loi, inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications de nature à fonder la différence de traitement répondant aux critères établis par la Cour constitutionnelle, à savoir que la différence de traitement procède de disparités objectives, qu'elle est rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel. Il se déclare, à défaut d'explications, d'ores et déjà d'accord avec une reformulation de l'alinéa 1^{er} sous revue reprenant le libellé exact de l'alinéa 1^{er} tel que prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003, et qui prévoit que « [l]e titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter », de manière à y inclure toutes les personnes handicapées visées par le projet de loi sous avis.

À l'alinéa 2, tandis que le règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 ainsi que le projet de règlement grand-ducal n° 53.530 prévoient une référence aux signaux « C,18 ou E,23 », le Conseil d'État s'interroge pourquoi le signal E,23, qui indique un parking, n'est plus cité à l'alinéa sous examen.

Article 4

D'après l'alinéa 5 de l'article sous revue, le retrait ou le refus de renouvellement de la carte de stationnement peut découler d'une « utilisation non conforme aux dispositions de la présente loi ». Le retrait ou le refus de renouvellement de la carte de stationnement s'apparente, de par son caractère illimité, à une peine au sens de l'article 6, paragraphe 1^{er}, de la Convention européenne des droits de l'homme².

Du fait de la formulation très vague choisie par les auteurs du projet de loi, le texte sous examen se heurte au principe de spécification de l'incrimination, corollaire du principe de la légalité de la peine, consacré par l'article 14 de la Constitution. En effet, le simple fait de se référer à une « utilisation non conforme » à la loi en projet ne permet pas de déceler les éléments constitutifs de l'infraction. Cette formulation risque, pour le surplus, de porter atteinte au principe de la personnalité des peines, puisque l'utilisation non conforme de la carte pourrait entraîner une sanction à l'encontre du titulaire de celle-ci, alors que le non-respect de la loi aurait eu lieu à son insu.

Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, que les auteurs indiquent avec précision les faits sanctionnables.

² Voir, pour ce qui concerne les permis de conduire, CEDH, arrêt *Malige c. France* du 23 septembre 1998.

Article 5

Sans observation.

Article 6

L'article sous examen permet aux institutions et associations prenant en charge des personnes handicapées de bénéficier d'une carte de stationnement.

Le Conseil d'État constate qu'à la différence des cartes de stationnement pour personnes handicapées dont peuvent bénéficier les personnes physiques, la validité des cartes octroyées aux institutions et associations est « confinée », en vertu de l'alinéa 3, au territoire du Grand Duché de Luxembourg.

Or, cette disposition crée une différence de traitement entre les personnes handicapées qui sont elles-mêmes titulaires de la carte de stationnement et les personnes handicapées prises en charge par des institutions ou des associations. En effet, les premières pourraient bénéficier de la reconnaissance, à l'étranger, de leur carte de stationnement dans le cadre de la recommandation n° 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées, tandis qu'une telle utilisation se trouve exclue par le droit luxembourgeois pour ce qui concerne les cartes de stationnement octroyées aux institutions et associations prenant en charge des personnes handicapées.

Dans la mesure où les deux catégories de bénéficiaires se trouvent dans des situations tout à fait comparables caractérisées par une mobilité réduite des personnes concernées, la disposition sous avis se heurte au principe de l'égalité devant la loi, tel qu'inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications à même de justifier la différence de traitement répondant aux critères précités à l'endroit de l'article 3, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Article 7

L'article sous revue traite de la conservation des données relatives aux cartes de stationnement.

L'alinéa 8 prévoit une extension de la durée de conservation pour les « données des personnes détenteur [*sic*] d'une carte de stationnement permanente ». Or, le régime prévu par la loi en projet ne prévoit pas de carte « permanente ». Aucune autre référence à cette notion ne figure dans le projet de loi sous avis. Une lecture combinée des articles 2, alinéa 2, et 4, alinéa 1^{er}, troisième phrase, de la loi en projet permet de comprendre que le renouvellement quinquennal est toujours nécessaire – même si les personnes pour lesquelles un handicap définitif a été constaté, et à condition qu'elles ne soient pas titulaires d'un permis de conduire ou n'aient introduit de demande en obtention ou de renouvellement d'un permis, peuvent bénéficier d'un renouvellement « sans autres formalités » en vertu de l'article 4, alinéa 3, de la loi en projet. En outre, d'après le commentaire de l'article 7, « les cartes de stationnement ont toujours une durée de validité de 5 ans. Aussi les cartes permanentes. Afin d'éviter aux personnes avec des handicaps permanents de devoir joindre un certificat récent attestant le handicap lors du renouvellement de leur carte, il y a lieu de conserver ces informations. »

Ces différents éléments révèlent aux yeux du Conseil d'État que le caractère « permanent » ne se réfère pas à la carte, mais au handicap. Il y aurait lieu de reformuler l'alinéa sous revue en ce sens, afin d'éviter d'employer une terminologie induisant en erreur sur le nécessaire renouvellement de la carte.

Article 8

L'alinéa 1^{er} de l'article sous examen prévoit des sanctions notamment pour l'« utilisation non-réglementaire » de la carte de stationnement. En raison de l'imprécision de cette référence, ne permettant pas d'identifier les comportements soumis à sanction, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue sur le fondement de l'article 14 de la Constitution et demande aux auteurs de citer de manière précise les dispositions dont la violation est assortie des amendes prévues.

Articles 9 et 10

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observation générale

Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ».

Article 1^{er}

À l'alinéa 2, il est relevé que lorsqu'on se réfère au premier alinéa, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1^{er} ».

Article 5

À l'alinéa 1^{er}, il y a lieu de citer l'intitulé complet de la recommandation du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées. En outre, il faut écrire « Espace économique européen ».

Article 6

À l'alinéa 1^{er}, il faut ajouter un deux-points à la fin de la phrase liminaire.

Article 7

À l'alinéa 7, il est à noter que 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. Il convient par conséquent d'écrire « dix ans ». Cette observation vaut également pour l'alinéa 8.

À l'alinéa 8, il y a lieu de remplacer le terme « détenteur » par le terme « détentrices ».

Article 8

À l'alinéa 3, il convient d'ajouter une virgule après les termes « alinéas 3 à 8 ».

Article 10

L'article relatif à la mise en vigueur est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 10.** La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 16 juillet 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

01



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 21 octobre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
2. 7851 Projet de loi relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Alex Kies, Mme Trmata Annick, M. Alain Disiviscour, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Serge Wilmes

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

À titre liminaire, il est expliqué que le projet de loi a comme objet de porter création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et de fixer les modalités en vue de l'obtention et de l'utilisation de cette carte. Il a vocation à remplacer le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées qui règlemente actuellement les cartes de stationnement pour personnes handicapées.

En 2019, il était prévu de remplacer le règlement grand-ducal modifié de 2003 par un nouveau règlement grand-ducal afin de moderniser le texte et d'introduire notamment un nouveau modèle de la carte de stationnement plus difficile à falsifier. Cependant, dans son avis du 22 octobre 2019, le Conseil d'État a soulevé que depuis la révision constitutionnelle intervenue en 2007 les principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap sont une matière réservée à la loi et que dès lors le pouvoir réglementaire ne dispose plus du pouvoir spontané de régler cette matière. L'intervention du règlement grand-ducal n'étant ni expressément prévue, ni encadrée par la loi dans le respect de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, le règlement grand-ducal en projet risquait donc d'être dépourvu de base légale adéquate.

Le présent projet de loi s'inspire donc des dispositions du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 et du projet de règlement grand-ducal précité de 2019, tout en introduisant certaines nouveautés.

Ainsi, le projet de loi :

- élargit le cercle des bénéficiaires d'une carte de stationnement pour institutions et associations aux établissements de l'éducation différenciée,
- et fixe désormais aussi les modalités concernant la reconnaissance des cartes de stationnement émises par les autorités compétentes du Royaume-Uni après le BREXIT.

La commission procède ensuite à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 16 juillet 2021.

Article 1^{er}

Cet article fixe les modalités en vue de l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2.

Cet article prévoit les modalités de la demande d'obtention de la carte de stationnement.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que les alinéas 1^{er}, 3 et 4 se réfèrent à l'intervention d'une « commission médicale » dans le processus décisionnel. En comparant cette référence à celles prévues à l'article 3 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 et à l'article 2 du projet de règlement grand-ducal n° 53.530, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de comprendre que le projet de loi vise la commission médicale prévue à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. En effet, aussi bien le règlement grand-ducal en vigueur que le projet de règlement grand-ducal précité renvoient audit article qui, à son paragraphe 2, institue une « commission médicale », qui peut intervenir dans le cadre de l'obtention, du renouvellement ou du retrait des permis de conduire « [a]fin d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclo-moteur ».

L'article n'appelle pas d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 3.

Cet article fixe les modalités d'utilisation de la carte de stationnement.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État relève que la formulation nouvelle de l'alinéa 1^{er} est susceptible d'exclure la quasi-totalité des personnes handicapées visées par l'article 1^{er}, alinéa 3. En effet, en permettant l'utilisation de la carte de stationnement par le seul titulaire qui conduit l'automoteur ou qui se fait transporter « s'il a besoin de l'assistance du conducteur pour pouvoir se déplacer soit à pied, soit dans un véhicule adapté aux besoins d'une personne en situation de handicap », le libellé tel que proposé n'inclut plus les personnes visées à l'article 1^{er}, alinéa 3, qui se font transporter, mais qui n'ont pas besoin de l'assistance du conducteur par la suite.

La Haute Corporation estime ainsi que la formulation de l'alinéa sous revue excluant certaines des personnes qui, en raison de leur éligibilité à être titulaire d'une carte de stationnement en vertu de l'article 1^{er}, se trouvent dans une situation de comparabilité, risque de porter atteinte au principe d'égalité devant la loi, inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications de nature à fonder la différence de traitement répondant aux critères établis par la Cour constitutionnelle, à savoir que la différence de traitement procède de disparités objectives, qu'elle est rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Il se déclare, à défaut d'explications, d'ores et déjà d'accord avec une reformulation de l'alinéa 1^{er} sous revue reprenant le libellé exact de l'alinéa 1^{er} tel que prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003, et qui prévoit que « [l]e titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter », de manière à y inclure toutes les personnes handicapées visées par le projet de loi sous avis.

À l'alinéa 2, tandis que le règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 ainsi que le projet de règlement grand-ducal n° 53.530 prévoient une référence

aux signaux « C18 ou E23 », le Conseil d'État s'interroge pourquoi le signal E23, qui indique un parking, n'est plus cité à l'alinéa sous examen.

Afin de tenir compte des observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'État.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'État concernant la référence aux signaux « C18 ou E23 », il est précisé qu'au panneau C18 (stationnement interdit) peut être ajoutée une exception pour personnes handicapées (panneau additionnel modèle 5b). Celui-ci est le panneau utilisé pour marquer les emplacements réservés aux personnes handicapées.

Le panneau E23 (P blanc sur fond bleu) indique un parking en général. Le Code de la Route ne prévoit cependant pas la possibilité d'ajouter le panneau modèle 5b à ce panneau.

Sur le terrain, uniquement le panneau C18 avec le modèle 5b sont utilisés par les administrations étatiques et communales pour démarquer les emplacements pour personnes handicapées.

À noter encore que si une personne, titulaire d'une carte de stationnement, utilise un quelconque autre emplacement que celui muni d'un panneau C18 avec sa carte, elle n'aura pas d'avantages et devra quand même payer le parking.

Le panneau E23 avec ajout du modèle 5b n'existe de fait pas.

Article 4.

Cet article précise qu'une carte de stationnement est personnelle et fixe la durée de validité de celle-ci.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que du fait de la formulation très vague choisie par les auteurs du projet de loi, le texte sous examen se heurte au principe de spécification de l'incrimination, corollaire du principe de la légalité de la peine, consacré par l'article 14 de la Constitution. En effet, le simple fait de se référer à une « utilisation non conforme » à la loi en projet ne permet pas de déceler les éléments constitutifs de l'infraction. Cette formulation risque, pour le surplus, de porter atteinte au principe de la personnalité des peines, puisque l'utilisation non conforme de la carte pourrait entraîner une sanction à l'encontre du titulaire de celle-ci, alors que le non-respect de la loi aurait eu lieu à son insu.

Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, que les auteurs indiquent avec précision les faits sanctionnables.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de rayer la partie de la phrase concernant l'utilisation. En effet, une utilisation non conforme de la carte de stationnement doit être sanctionnée autrement que par le retrait de la carte, étant donné que les faits médicaux qui sont à la base de l'émission de la carte ne disparaissent pas suite à une utilisation non conforme de la carte. Cependant, si les conditions médicales ne sont plus remplies, le ministre doit pouvoir refuser ou retirer une carte.

La commission propose ensuite de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, ~~s'il est constaté à charge du titulaire ou du demandeur une utilisation non conforme aux dispositions de la présente loi,~~ ou si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte. »

Article 5.

Cet article précise les modalités selon lesquelles certaines cartes de stationnement sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 6.

Cet article fixe les modalités d'octroi d'une carte de stationnement pour institutions et associations.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État note que l'article sous examen permet aux institutions et associations prenant en charge des personnes handicapées de bénéficier d'une carte de stationnement.

Le Conseil d'État constate qu'à la différence des cartes de stationnement pour personnes handicapées dont peuvent bénéficier les personnes physiques, la validité des cartes octroyées aux institutions et associations est « confinée », en vertu de l'alinéa 3, au territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Or, cette disposition crée, d'après la Haute Corporation, une différence de traitement entre les personnes handicapées qui sont elles-mêmes titulaires de la carte de stationnement - pouvant bénéficier de la reconnaissance, à l'étranger, de leur carte de stationnement - et les personnes handicapées prises en charge par des institutions ou des associations.

Le Conseil d'État estime par conséquent que la disposition sous avis se heurte au principe de l'égalité devant la loi, tel qu'inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications à même de justifier la différence de

traitement répondant aux critères précités à l'endroit de l'article 3, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de rayer la phrase limitant la validité des cartes pour les institutions au territoire national.

La commission propose par conséquent d'amender l'article 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 6.** La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1^{er} à condition d'être :

1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;

2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1^{er}.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1^{er}.

~~La validité de la carte pour institutions et associations est confinée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg et son utilisation est limitée aux circonstances reprises à l'article 3. Mention de cette limitation est faite sur les cartes de stationnement. »~~

Article 7.

Cet article a trait à la banque de données dédiée exclusivement à l'établissement, au renouvellement et à la gestion des cartes de stationnement. À cet effet, une nouvelle application informatique répondant aux exigences du régime général sur la protection des données sera mise en place.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que l'alinéa 8 prévoit une extension de la durée de conservation pour les « données des personnes détenteur [sic] d'une carte de stationnement permanente ». Or, le régime prévu par la loi en projet ne prévoit pas de carte « permanente ». Si le caractère « permanent » ne se réfère pas à la carte, mais au handicap, il y aurait lieu de reformuler l'alinéa sous revue en ce sens, afin d'éviter d'employer une terminologie induisant en erreur sur le nécessaire renouvellement de la carte.

En tenant compte des observations du Conseil d'État, la commission décide de remplacer le terme « permanente » à l'alinéa 8 par les termes « délivrée sur base d'un handicap permanent ».

La commission propose par conséquent de modifier l'article 7 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1^{er} et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont reprises dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire ;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale ;
- 6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de 10 dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de

stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes ~~détentrices~~ d'une carte de stationnement **délivrée sur base d'un handicap** permanente peuvent être conservées au-delà d'une durée de ~~10~~ dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte. »

Article 8.

Cet article définit les pénalités prévues en cas d'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement. Il prévoit en outre que des avertissements taxés peuvent être établis.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que l'alinéa 1^{er} de l'article sous examen prévoit des sanctions notamment pour l'« utilisation non-réglementaire » de la carte de stationnement. En raison de l'imprécision de cette référence, ne permettant pas d'identifier les comportements soumis à sanction, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue sur le fondement de l'article 14 de la Constitution et demande aux auteurs de citer de manière précise les dispositions dont la violation est assortie des amendes prévues.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de préciser qu'est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ainsi que par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

~~« Art. 8. Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 4, alinéa 5, l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement sont punies d'une amende de 75 à 250 euros.~~

Est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement

- 1° périmée ;**
- 2° falsifiée ;**
- 3° non originale ;**
- 4° dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ;**
- 5° par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.**

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1^{er}.

L'article 15, alinéas 3 à 8, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application. »

Article 9.

Cet article prévoit que toutes les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 10.

Cet article fixe l'entrée en vigueur de la présente loi au premier jour du troisième mois qui suit sa publication.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Madame Cécile Hemmen (LSAP) souhaite savoir s'il n'existe pas de type de carte uniforme au niveau européen. L'oratrice dit avoir compris que toutes les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité. Est-ce que les nouvelles cartes de stationnement seront dotées d'un nouveau design afin de pouvoir les différencier des anciennes cartes ? Qu'en est-il des personnes détentrices d'une carte de stationnement permanente, i.e. sans date de fin de validité ?

Le représentant du Ministère explique que la nouvelle carte de stationnement sera établie, conformément au modèle communautaire uniforme, par chaque État membre de l'Union européenne, de sorte que le titulaire d'une telle carte pourra bénéficier des facilités de stationnement liées à cette carte et accordées par l'État membre dans lequel il se trouve. La commission est encore informée que ni la loi actuelle, ni la loi en projet ne prévoient de carte « permanente », i.e. sans date limite. Néanmoins en cas de handicap permanent, la carte de stationnement sera renouvelée automatiquement tous les 5 ans sur base du dossier après l'envoi d'une nouvelle photo récente.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les cartes de stationnement étrangères sont reconnues au Luxembourg. En outre, dans le contexte d'un parking privatif, il aimerait connaître les conséquences que pourrait subir un conducteur du fait de stationner son véhicule sur une place de parking réservée aux personnes handicapées. L'orateur relate ensuite un cas spécifique qui lui a été rapporté où une personne ayant obtenu une carte de stationnement pour personnes handicapées s'est vu retirer le permis de conduire deux semaines après l'obtention de ladite carte de stationnement suite à une erreur de l'administration. S'agit-il d'un cas unique ?

Monsieur le Ministre précise que les parkings privés (p.ex. parkings des grandes surfaces commerciales) ne tombent pas dans le champ de compétence du Ministère de la Sécurité intérieure, qui ne peut par conséquent pas intervenir en cas d'abus. Il revient dès lors au propriétaire du parking privé de mettre en place des mesures techniques pour éviter des abus.

Sans connaître les détails du cas relaté, Monsieur le Ministre explique que les réglementations relatives aux cartes de stationnement n'ont aucun lien avec les réglementations relatives aux permis de conduire. Ainsi il se peut qu'une personne se soit vu accorder une carte de stationnement en raison de son handicap, mais que son handicap ne lui permet plus d'avoir un permis de conduire.

Il est encore confirmé que les cartes de stationnement étrangères sont reconnues au Luxembourg.

Monsieur Marc Spautz (CSV) relate le cas de figure de personnes en possession d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en tant qu'accompagnatrices d'une personne handicapée, qui utilisent cette carte de stationnement également à des fins privées.

Le représentant du Ministère explique qu'un contrôle par la police s'avère très difficile pour ces cas de figure.

Monsieur Marc Spautz se demande alors s'il n'est pas possible de marquer clairement sur la carte de stationnement si le propriétaire est une personne handicapée ou une personne accompagnant uniquement une personne handicapée.

Le représentant du Ministère informe qu'il existe deux modèles de cartes de stationnement, à savoir les cartes de stationnement pour personnes handicapées et celles pour les institutions/organismes accompagnant des personnes handicapées. Il est encore précisé que l'article 8 du présent projet de loi prévoit que l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement sont punies d'une amende de 75 à 250 euros. Monsieur Marc Spautz attire alors l'attention sur les cas d'éventuels abus de personnes privées accompagnant une personne handicapée. Il est expliqué que l'article 8 couvre également ce cas de figure.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) relate le cas de figure où un ou plusieurs membres d'une famille utiliseraient encore la carte de stationnement pour personnes handicapées appartenant à un membre handicapé de cette famille déjà décédé. Il est expliqué que l'article 8 couvre également ce cas d'abus. Les personnes décédées sont d'ailleurs automatiquement supprimées des bases de données.

2. 7851 Projet de loi relatif au financement de l'exploitation des services publics d'autobus

Madame Chantal Gary est désignée rapportrice du projet de loi.

Le projet de loi a comme objet d'autoriser le financement de l'exploitation des services réguliers de transports publics par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 1.262.145.059 d'euros hors TVA jusqu'au 15 juillet 2032.

Les contrats de service régulier de transports publics par route (autobus), constituant le réseau autobus dénommé « Régime général des transports routiers » (RGTR) créé en 1978, ont toujours été conclus jusqu'à ce jour de gré à gré avec différentes entreprises privées de bus, à chaque fois pour une durée de 10 ans. La contribution de l'État aux frais d'exploitation du RGTR est approuvée annuellement par un article budgétaire inclus dans le budget des

recettes et des dépenses de l'État libellé « Services publics d'autobus assurés par des entreprises privées en exécution des contrats de concession conclus avec l'État ».

Les derniers contrats de concession déterminant les conditions générales d'exploitation de services de transports publics par route dans le cadre du RGTR ont été conclus en 2009 par voie d'attribution directe. En effet, en 2008, le Ministre des Transports avait procédé à l'époque à la remise des nouvelles autorisations d'exploitation des lignes d'autobus organisées et financées par le Ministère des Transports et exploitées par les entreprises d'autobus. Il avait signé en même temps avec les titulaires desdites autorisations un contrat de service public, négocié de gré à gré entre le Ministère des Transports et la Fédération Luxembourgeoise des Entreprises d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) pour une durée de 10 ans. Ainsi, une quarantaine d'entreprises d'autobus privées assurent actuellement l'exploitation des transports publics par route. Le réseau est constitué de plus de 300 lignes RGTR desservant au total 647 localités, dont 72 dans les régions transfrontalières.

Pour des raisons opérationnelles, ces contrats ont été prolongés de 3 ans, après information de la Commission européenne afin de pouvoir stabiliser le réseau destiné à être intégralement réorganisé au niveau national avant de lancer un cahier des charges avec des lignes de bus précises et structurées.

Une procédure européenne ouverte a été lancée à cet effet en date du 7 septembre 2020. Le marché est divisé en 32 lots distincts. La durée des lots varie entre 5 et 8 ans. La date limite de remise des offres avait été fixée au 8 décembre 2020, le calendrier du dossier de soumission avait prévu une adjudication au 31 mars 2021.

Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure de marchés publics au moment de l'attribution des marchés en question que le Ministère des Finances a soulevé l'exigence de faire voter une loi spéciale en vertu de l'article 99 de la Constitution et de l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État, suite à un refus de visa de la part de la direction du contrôle financier du 9 avril 2021. À noter dans ce contexte que depuis plus de 20 ans, le seuil annuel de 40 millions d'euros pour l'exploitation du réseau RGTR est dépassé, sans susciter de remarques, ni de la part de la Chambre des Députés, ni de la part de la Cour des Comptes, ni de la part de la Direction du contrôle financier. Les montants afférents sont inscrits annuellement au budget de l'État et se basent sur le contrat précité de 2009 conclu pour une durée initiale de 10 ans. D'ailleurs, même la prolongation de 3 ans ayant également dépassé ce seuil n'a pas fait l'objet d'observations à ce sujet de la part du contrôle financier.

La commission procède dans un second temps à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État du 12 novembre 2021.

Articles 1^{er} et 2 du projet de loi déposé (nouvel article 1^{er})

L'article 1^{er} prévoit que le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période maximale de 10 ans, avec les adjudicataires sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au Livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

À noter que le 10 septembre 2020, le département de la mobilité et des transports publics a lancé une procédure ouverte, européenne, conformément au Livre III de la loi sur les marchés publics. La remise des offres a été faite le 8 décembre 2020 et la proposition d'adjudication le 31 mars 2021.

Dès le vote de la loi, les contrats peuvent être signés, à l'instar du contrat « PPP » signé après le vote de la loi du 29 mai 2009 relative à la réalisation du Campus scolaire de Mersch pour le Neie Lycée et pour le Lycée technique pour professions éducatives et sociales par le biais d'un partenariat public-privé.

L'article 2 prévoit que le montant total de la soumission au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1^{er} ne peut pas dépasser le montant de 1.262.145.059 d'euros hors TVA jusqu'au 31 décembre 2029.

Dans son avis du 12 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'en visant indistinctement les « services de transports publics par route », le projet de loi 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 ».

En plus, la Haute Corporation note que 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 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, 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. »

La commission parlementaire décide de faire droit à la suggestion d'introduire la précision des services « réguliers », visés par la présente loi, et de faire abstraction du nombre de contrats concernés ainsi que de regrouper les articles 1^{er} et 2 dans un seul article.

Le Conseil d'État suggère en outre de ne pas indiquer que l'exploitation est confiée « pour une période maximale de dix ans » ; indication superfétatoire aux yeux de la Haute Corporation au vu de l'article 16, lettre b)¹, de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics. La commission décide de tenir également compte de cette observation.

La commission relève que la date du 31 décembre 2029 couvrirait bien l'intégralité de la durée des contrats pour le cas où l'entrée en vigueur pouvait avoir lieu au 1^{er} janvier 2022, la durée maximale des contrats étant fixée à 8 ans.

Or, une entrée en vigueur des nouveaux contrats d'exploitation au 1^{er} janvier 2022 a dû être reportée pour deux raisons :

- d'un côté, la nécessité d'une loi spéciale n'avait été soulevée qu'au printemps 2021, la procédure législative n'a donc été lancée que très tardivement ; en même temps la mise en place des contrats précédant l'exploitation (9 mois selon le cahier des charges) s'en voit réduite à néant, compromettant ainsi le début de l'exécution du marché ;
- de l'autre côté, les décisions d'attribution de plusieurs lots de ce marché ont fait l'objet d'une ordonnance de sursis à exécution et la procédure judiciaire au fond devant le Tribunal administratif est toujours en cours.

Au vu de la situation, il a été convenu avec toutes les entreprises de prolonger les contrats actuels jusqu'à la mi-juillet 2022, précisément jusqu'au 15 juillet inclus. Cette date avait été choisie afin de couvrir encore l'exploitation des courses scolaires de l'année scolaire en cours, sous la régie du contrat actuel. Les entreprises concernées ont accepté de prolonger la validité de leurs offres, et donc de leurs prix, jusqu'au vote de la loi spéciale sur le financement. Les dates et échéances prévues pour les contrats doivent évidemment rester cohérentes avec la présente loi en projet.

La signature des nouveaux contrats est souhaitée et réalisable avant juillet 2022 pour une entrée en vigueur opérationnelle au 16 juillet 2022, pour les lots qui ne sont pas visés par une mesure provisoire (sont concernés 22 lots, dont la durée varie entre 5 et 8 ans) ; la signature des contrats restants (10 lots, dont la durée varie également entre 5 et 8 ans) faisant l'objet du recours au fond est reportée à la fin des procédures judiciaires pendantes, en espérant que celle-ci aura lieu avant le 15 juillet 2024.

La commission parlementaire décide par conséquent d'amender cette partie de l'article en y indiquant comme date butoir le 15 juillet 2032.

La commission propose ainsi de modifier l'article 1^{er} du projet de loi comme suit :

~~« Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à conclure 32 contrats pour l'exploitation des services de transports publics par route, pour une période~~

¹ « Les marchés publics ne peuvent être conclus pour un terme dépassant la durée de l'exercice budgétaire, excepté dans l'un ou l'autre des cas suivants : [...] b) lorsqu'en raison de l'importance ou de la spécialité des travaux, fournitures ou services, les marchés ne peuvent être réalisés pendant l'exercice où ils sont conclus. Dans ce cas la durée doit être adaptée à la nature du marché pour soit tenir compte de la durée de réalisation effective des travaux, fournitures ou services, soit optimiser les conditions économiques de réalisation du marché. Toutefois la durée de ces marchés ne peut pas dépasser 10 exercices, y non compris celui au cours duquel les marchés ont été conclus ; »

maximale de 10 ans, avec les adjudicataires sélectionnés suite à une procédure ouverte conformément au livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

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.

Art. 2. La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération des adjudicataires pour les prestations de services de transports publics par route visés à l'article 1^{er} ne peut pas dépasser le montant de 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.

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** **15 juillet 2032**.

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. »

Nouvel article 2 (article 3 du projet de loi déposé)

Cet article règle l'imputation des dépenses au budget de l'État.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 3 (article 4 du projet de loi déposé)

Cet article prévoit que la présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

L'attribution des lignes de bus RGTR faisant désormais l'objet d'une procédure de marché public européenne et l'exigence de faire voter désormais une loi spéciale en vertu de l'article 99 de la Constitution (dépassement du seuil annuel de 40 millions d'euros), sont saluées par Monsieur Marc Goergen, puisque cette façon de procéder permet un renforcement de la transparence. L'orateur souhaite savoir si d'autres contrats de service public, tel le contrat conclu avec la CFL, sont désormais également soumis à la procédure de passation des marchés publics.

Il aimerait en outre savoir si le cahier des charges prévoit également la mise à disposition du wifi dans les bus. Monsieur le Ministre ayant annoncé une

transition vers des véhicules à zéro émission jusqu'à 2030, les bus au gaz du RGTR remplissent-ils ce but ? Qu'en est-il des bus au gaz du TICE ?

L'orateur salue encore la campagne présentant le prototype d'un design uniforme pour les bus par Monsieur le Ministre. En effet, il est envisagé de doter les 1200 bus des 34 entreprises du réseau RGTR d'un tout nouveau design, afin de permettre aux clients d'identifier déjà de loin leur bus quand il s'approche d'un arrêt RGTR.

Monsieur le Ministre partage le point de vue de l'orateur concernant la nouvelle transparence et confirme que le contrat de service public conclu avec la CFL tombe désormais également sous la procédure de passation des marchés publics. Vu que le TICE tombe dans le champ de compétence des communes, Monsieur le Ministre ne peut pas confirmer avec certitude sous quel régime le contrat avec le TICE tombera à l'avenir. Il est rappelé que, dès qu'un projet de financement dépasse 40 millions d'euros, la Constitution luxembourgeoise impose le vote d'une loi spécifique.

La commission est encore informée que les bus du syndicat intercommunal de transport public TICE roulent actuellement au gaz bio (naturel), mais que le Ministère de la Mobilité recommande de recourir à l'avenir aux autobus électriques.

La date butoir pour que l'ensemble du Régime Général des Transports Routiers (RGTR) soit électrifié (« zéro émission polluante ») est fixé à 2030² ; les premiers véhicules 100% électriques ont été mis en service en 2018.

Un des avantages du recours à la procédure d'un marché public consiste en un ajustement du prix (auparavant, dans la procédure de gré à gré, le prix a été négocié).

Pour l'instant, il n'est pas envisagé d'intégrer le wifi dans les bus, parce que les réseaux ne sont pas encore assez performants, mais l'intégration du port USB est prévue.

Monsieur Aly Kaes (CSV) estime que le passage de la procédure de gré à gré à un marché public pourrait confronter surtout les petites entreprises à de graves difficultés financières, parce qu'elles ne sont plus concurrentielles, notamment au niveau international. Quelles sont les conséquences de cette nouvelle procédure de sélection par marché public pour les opérateurs historiquement en charge de l'exploitation des transports publics par autobus ?

Monsieur le Ministre informe la commission que seules des entreprises luxembourgeoises se sont portées candidates. En raison de nouvelles règles européennes en matière de libéralisation des services de bus, le passage à une procédure de passation d'un marché public dans le cadre de l'attribution des lignes de bus RGTR est devenu inévitable. L'orateur donne encore à considérer qu'il n'est ni compétent ni responsable de veiller à voire de garantir la survie des petites entreprises concernées. Dans ce contexte il tient à informer la commission que la reprise des salariés a été un critère obligatoire.

² Le programme gouvernemental prévoit l'électrification complète du réseau RGTR d'ici 2030 : « Les projets pilote de lignes de bus électriques seront poursuivis avec comme objectif d'aboutir à zéro émission sur le réseau des bus régionaux du Régime général des transports routiers (RGTR) en 2030. »

Madame Cécile Hemmen (LSAP) renvoie à l'avis de la Chambre des Salariés du 28 août 2021 et notamment à la préoccupation exprimée que les nouveaux contrats de service public, qui vont être conclus à partir du 1^{er} janvier 2022, reprennent l'intégralité du contenu des conventions collectives, des acquis et des avantages sociaux qui s'appliquent dans le cadre des contrats actuels. La Chambre des Salariés constate également qu'est mentionné dans le cahier des charges que « l'exploitant est tenu d'assurer les services faisant objet du contrat avec un effectif de personnel de conduite dont au moins 80% est engagé suivant un contrat à durée indéterminée. Ceci comprend des contrats à temps plein et des contrats à temps partiel. La CSL s'oppose fermement à une portion si importante (20%) au titre des contrats précaires à durée déterminée et revendique que l'intégralité des emplois dans le secteur concerné ne soient pourvus à des salariés occupés à durée indéterminée. » En outre, la Chambre des Salariés relève que « concernant la possibilité de sous-traitance, il est prévu que l'exploitant définit le volume des prestations sous-traitées dans sa déclaration de sous-traitance, exprimé en pourcentage des kilomètres par an. Ce volume des prestations sous-traitées peut varier pendant la durée du contrat, sans pouvoir dépasser 33%. La CSL préconiserait un recours tout à fait exceptionnel au mécanisme de la sous-traitance. En tout cas, elle ne saurait avoir une telle envergure en termes de pourcentage. »

Monsieur le Ministre explique que si la possibilité de recourir à la sous-traitance n'existait plus, bon nombre de petites entreprises n'auraient eu aucune chance et les grandes entreprises auraient réparti l'intégralité du marché entre elles.

Monsieur le Ministre se félicite d'avoir évité que de grands acteurs pratiquant le dumping social aient pu s'introduire sur le marché luxembourgeois. En effet, les candidats aux marchés publics étaient obligés de respecter la convention collective luxembourgeoise. Si cela n'avait pas été le cas, une poignée de grands acteurs auraient facilement pu s'accaparer le marché et dicter leurs conditions, avec toutes les conséquences que cela aurait impliqué concernant les rémunérations et les conditions de travail.

Il confirme encore une fois qu'uniquement des acteurs luxembourgeois ont remporté les appels d'offre et se partageront les 32 lots en question d'ici à 2029. Toutefois, certains acteurs qui étaient autrefois impliqués dans le réseau RGTR n'ont pas réussi à remplir les critères du marché public et ne poursuivront donc pas leur travail dans ce contexte. Il a quand même pu être assuré que tous les chauffeurs pourront continuer à travailler, étant donné que le cahier des charges contenait « des dispositions concernant une reprise du personnel préalablement affecté à un exploitant sortant ».

3. Divers

Suite à une question afférente de Madame Cécile Hemmen, il est confirmé que le service de transport ADAPTO, qui a récemment fait l'objet d'une réforme, est évalué régulièrement.

Des réunions ont régulièrement lieu avec le Conseil national des personnes handicapées (i.e. Info-Handicap), notamment pour faire le point. Il est essayé de donner une suite appropriée à la majeure partie des réclamations. La mise en place d'une commission d'évaluation officielle est en voie d'élaboration voire sur le parcours institutionnel.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7805/03

N° 7805³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (26.10.2021).....	1
2) Texte coordonné.....	5

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(26.10.2021)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 21 octobre 2021.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

*

AMENDEMENTS*Amendement 1 – Article 4*

La commission propose de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, **s'il est constaté à charge du titulaire ou du demandeur une utilisation non conforme aux dispositions de la présente loi, ou** si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte. »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que du fait de la formulation très vague choisie par les auteurs du projet de loi, le texte sous examen se heurte au principe de spécification de l'incrimination, corollaire du principe de la légalité de la peine, consacré par l'article 14 de la Constitution. En effet, le simple fait de se référer à une « utilisation non conforme » à la loi en projet ne permet pas de déceler les éléments constitutifs de l'infraction. Cette formulation risque, pour le surplus, de porter atteinte au principe de la personnalité des peines, puisque l'utilisation non conforme de la carte pourrait entraîner une sanction à l'encontre du titulaire de celle-ci, alors que le non-respect de la loi aurait eu lieu à son insu.

Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, que les auteurs indiquent avec précision les faits sanctionnables.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de rayer la partie de la phrase concernant l'utilisation. En effet, une utilisation non conforme de la carte de stationnement doit être sanctionnée autrement que par le retrait de la carte, étant donné que les faits médicaux qui sont à la base de l'émission de la carte ne disparaissent pas dû au fait d'une utilisation non conforme de la carte. Cependant, si les conditions médicales ne sont plus remplies, le ministre doit pouvoir refuser ou retirer une carte.

Amendement 2 – Article 6

La commission propose d'amender l'article 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 6.** La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1^{er} à condition d'être :

- 1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;
- 2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1^{er}.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1^{er}.

~~La validité de la carte pour institutions et associations est confinée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg et son utilisation est limitée aux circonstances reprises à l'article 3. Mention de cette limitation est faite sur les cartes de stationnement.~~ »

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État note que l'article sous examen permet aux institutions et associations prenant en charge des personnes handicapées de bénéficier d'une carte de stationnement.

Le Conseil d'État constate qu'à la différence des cartes de stationnement pour personnes handicapées dont peuvent bénéficier les personnes physiques, la validité des cartes octroyées aux institutions et associations est « confinée », en vertu de l'alinéa 3, au territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Or, cette disposition crée, d'après la Haute Corporation, une différence de traitement entre les personnes handicapées qui sont elles-mêmes titulaires de la carte de stationnement – pouvant bénéficier de la reconnaissance, à l'étranger, de leur carte de stationnement – et les personnes handicapées prises en charge par des institutions ou des associations.

Le Conseil d'État estime par conséquent que la disposition sous avis se heurte au principe de l'égalité devant la loi, tel qu'inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications à même de justifier la différence de traitement répondant aux critères précités à l'endroit de l'article 3, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de rayer la phrase limitant la validité des cartes pour les institutions au territoire national.

Amendement 3 – Article 7

La commission propose de modifier l'article 7 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1^{er} et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont reprises dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire ;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale ;
- 6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de ~~10~~ dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes détenteurrices d'une carte de stationnement **délivrée sur base d'un handicap** permanente peuvent être conservées au-delà d'une durée de ~~10~~ dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte. »

Commentaire de l'amendement 3

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que l'alinéa 8 prévoit une extension de la durée de conservation pour les « données des personnes détenteur [sic] d'une carte de stationnement permanente ». Or, le régime prévu par la loi en projet ne prévoit pas de carte « permanente ». Si le caractère « permanent » ne se réfère pas à la carte, mais au handicap, il y aurait lieu de reformuler

l'alinéa sous revue en ce sens, afin d'éviter d'employer une terminologie induisant en erreur sur le nécessaire renouvellement de la carte.

En tenant compte des observations du Conseil d'État, la commission propose de remplacer le terme « permanente » à l'alinéa 8 par les termes « délivrée sur base d'un handicap permanent ».

Amendement 4 – Article 8

La commission propose de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

« Art. 8. ~~Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 4, alinéa 5, l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement sont punies d'une amende de 75 à 250 euros.~~

Est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement

1° périmée ;

2° falsifiée ;

3° non originale ;

4° dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ;

5° par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1^{er}.

L'article 15, alinéas 3 à 8, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application. »

Commentaire de l'amendement 4

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que l'alinéa 1^{er} de l'article sous examen prévoit des sanctions notamment pour l'« utilisation non-réglementaire » de la carte de stationnement. En raison de l'imprécision de cette référence, ne permettant pas d'identifier les comportements soumis à sanction, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue sur le fondement de l'article 14 de la Constitution et demande aux auteurs de citer de manière précise les dispositions dont la violation est assortie des amendes prévues.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de préciser qu'est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ainsi que par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements à la chambre professionnelle.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les amendements parlementaires sont indiqués en caractères gras, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Art. 1^{er}. Il est créé une carte de stationnement pour personnes handicapées, dénommée ci-après « carte de stationnement », dont le handicap induit une mobilité réduite.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « ministre », délivre les cartes de stationnement visées à l'alinéa 1^{er} premier.

Par personne handicapée au sens de la présente loi on entend :

- 1° les personnes incapables de faire seules ou de façon continue plus de 100 mètres ;
- 2° les personnes se déplaçant au moyen d'une aide technique à la mobilité ;
- 3° les personnes aveugles et les personnes qui, en raison de leur malvoyance, ne peuvent pas conduire un véhicule ;
- 4° les personnes atteintes d'une maladie évolutive ayant un impact sur la mobilité.

La durée du handicap doit dépasser six mois en vue de pouvoir donner lieu à l'établissement de la carte de stationnement. Dans le cas des personnes ne remplissant pas cette condition au moment de la demande en obtention de la carte, la procédure d'examen de la demande porte en outre sur la durée prévisionnelle du handicap.

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, en présence d'une maladie ou d'un handicap induisant la perte de la mobilité, le ministre peut délivrer une carte de stationnement à d'autres personnes que celles visées par les critères énumérés à l'alinéa 3.

La carte de stationnement est uniquement délivrée à des personnes résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les modèles et le contenu de la carte de stationnement sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Art. 2. La demande en obtention de la carte de stationnement doit être adressée au ministre qui la soumet à l'avis d'un médecin-membre de la commission médicale. Le fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des dispositions de l'article 4, alinéa 3, la demande doit être accompagnée d'un certificat médical. La forme et le contenu dudit certificat médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert, le demandeur doit se soumettre à un examen médical à effectuer par un médecin-membre de la commission médicale. A cette fin, le ministre adresse quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix ou par un accompagnateur du patient tel que prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient. La convocation doit comporter une indication sommaire des raisons qui motivent ledit examen médical. Si l'intéressé ne comparait pas à l'examen médical malgré deux convocations par lettre recommandée, la carte de stationnement est refusée.

Si le demandeur est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité ou s'il a introduit une demande en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire, il peut être convoqué devant la commission médicale visée à l'alinéa 1^{er} pour examiner si les infirmités ou troubles dont il souffre ne sont pas susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur.

Art. 3. Le titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter, s'il a besoin de l'assistance du conducteur pour pouvoir se déplacer soit à pied, soit dans un véhicule adapté aux besoins d'une personne en situation de handicap.

Le titulaire ne doit faire usage de cette carte que sur des emplacements spécialement réservés aux véhicules susvisés par le signal C,18 complété par un panneau additionnel reproduisant le symbole du fauteuil roulant.

Art. 4. Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, ~~s'il est constaté à charge du titulaire ou du demandeur une utilisation non conforme aux dispositions de la présente loi, ou~~ si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte.

Art. 5. Les cartes de stationnement pour personnes handicapées établies par les Etats membres de l'Union européenne conformément à la recommandation n° 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que les cartes émises par les membres de l'Espace économique européen sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

Sont également reconnues les cartes de stationnement pour personnes handicapées délivrées par les autorités compétentes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne, d'Irlande du Nord, de Gibraltar, de Guernesey, de Jersey et de l'Île de Man.

Art. 6. La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1^{er} à condition d'être :

- 1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;
- 2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1^{er}.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1^{er}.

~~La validité de la carte pour institutions et associations est confinée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg et son utilisation est limitée aux circonstances reprises à l'article 3. Mention de cette limitation est faite sur les cartes de stationnement.~~

Art. 7. Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1^{er} et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont reprises dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;

4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire ;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale ;
- 6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de 10 dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes ~~détenteur~~^{détentrices} d'une carte de stationnement **délivrée sur base d'un handicap** permanente peuvent être conservées au-delà d'une durée de 10 dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

~~Art. 8. Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 4, alinéa 5, l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement sont punies d'une amende de 75 à 250 euros.~~

Est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement

- 1° périmée ;
- 2° falsifiée ;
- 3° non originale ;
- 4° dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ;
- 5° par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1^{er}.

L'article 15, alinéas 3 à 8, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application.

Art. 9. Les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

Art. 10. La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7805/04

N° 7805⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI**portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(30.11.2021)

Par dépêche du 26 octobre 2021, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 21 octobre 2021.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements sous revue entendent répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 16 juillet 2021 relatif au projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS*Amendement 1*

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État s'était opposé formellement, sur le fondement de l'article 14 de la Constitution, à la teneur de l'article 4, alinéa 5, dont la formulation heurtait le principe de la spécification des incriminations et risquait de porter atteinte à la personnalité des peines.

L'amendement sous revue supprime l'utilisation non conforme de la carte de stationnement des causes de retrait et de refus de renouvellement. La nouvelle teneur de l'article 4, alinéa 5, laisse subsister un seul cas de retrait et de refus de renouvellement de la carte, à savoir le fait de ne plus remplir les conditions y donnant droit.

L'amendement sous revue permet la levée de l'opposition formelle quant à l'article 4, alinéa 5, de la loi en projet.

Amendement 2

L'amendement sous revue porte sur l'article 6, alinéa 3, de la loi en projet, que le Conseil d'État avait estimé comme se heurtant au principe de l'égalité devant la loi, tel qu'inscrit à l'article 10^{bis} de la Constitution. Le Conseil d'État avait réservé sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel dans l'attente d'explications à même de justifier la différence de traitement instituée par la disposition critiquée.

L'amendement sous examen supprime l'alinéa 3, de sorte que la validité des cartes de stationnement octroyées aux institutions et associations ne se trouve plus circonscrite au territoire national : la diffé-

rence de traitement entre les cartes de stationnement des personnes handicapées et celles délivrées aux institutions et associations se trouve ainsi supprimée.

Amendement 3

L'amendement sous revue tient compte des observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 16 juillet 2021 quant à l'article 7, alinéa 8.

La terminologie retenue clarifie que la durée de conservation est étendue, non pas pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement permanente, mais pour les personnes dont le handicap est permanent. L'amendement sous revue répond de manière satisfaisante aux observations du Conseil d'État.

Amendement 4

L'amendement sous revue porte sur l'article 8, alinéa 1^{er}, dont la formulation initiale prévoyant des sanctions notamment pour l'« utilisation non-réglementaire » de la carte de stationnement avait fait l'objet d'une opposition formelle par le Conseil d'État sur le fondement de l'article 14 de la Constitution. Le Conseil d'État avait estimé que l'imprécision de cette formulation ne permettait pas d'identifier les comportements soumis à sanction.

Dans sa teneur résultant de l'amendement sous revue, l'article 8, alinéa 1^{er}, punit l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ou par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

La formulation retenue répond aux exigences de précision, de sorte que l'opposition formelle peut être levée.

Cependant, le Conseil d'État donne à considérer que l'amendement sous revue érige en contravention l'usage d'une carte de stationnement falsifiée, alors que l'article 198 du Code pénal qui incrimine l'usage de faux l'érige en délit. Le Conseil d'État demande dès lors d'omettre le point 2^o, l'usage d'une fausse carte de stationnement relevant des dispositions du Code pénal.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Amendement 4

À l'article 8, alinéa 1^{er}, phrase liminaire, une virgule est à ajouter après les termes « 250 euros » et l'énumération est à faire précéder d'un deux-points.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 30 novembre 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
Le Vice-Président,
Patrick SANTER

06



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 09 décembre 2021

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. 7851 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 7874 Projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz

M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi

M. Tom Weisgerber, M. Claude Pauly, M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7851 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services publics d'autobus

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission parlementaire propose comme temps de parole à la Conférence des présidents le modèle de base.

2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 30 novembre 2021.

Amendement 1 (article 4 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime l'utilisation non conforme de la carte de stationnement des causes de retrait et de refus de renouvellement. La nouvelle teneur de l'article 4, alinéa 5, laisse subsister un seul cas de retrait et de refus de renouvellement de la carte, à savoir le fait de ne plus remplir les conditions y donnant droit.

L'amendement proposé par la commission parlementaire permet au Conseil d'État la levée de l'opposition formelle quant à l'article 4, alinéa 5 du projet de loi.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 2 (article 6 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen supprime l'alinéa 3, de sorte que la validité des cartes de stationnement octroyées aux institutions et associations ne se trouve plus circonscrite au territoire national : la différence de traitement entre les cartes de stationnement des personnes handicapées et celles délivrées aux institutions et associations se trouve ainsi supprimée.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 3

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue tient compte des observations formulées par la Haute Corporation dans son avis du 16 juillet 2021 quant à l'article 7, alinéa 8.

La terminologie retenue clarifie que la durée de conservation est étendue, non pas pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement permanente, mais pour les personnes dont le handicap est permanent.

Le Conseil d'État estime que l'amendement sous revue répond de manière satisfaisante à ses observations formulées.

La commission parlementaire en prend note.

Amendement 4 (article 8 du projet de loi)

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que dans sa teneur résultant de l'amendement sous revue, l'article 8, alinéa 1^{er}, punit l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ou par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

La formulation retenue répond aux exigences de précision de la Haute Corporation, de sorte que l'opposition formelle peut être levée.

Cependant, le Conseil d'État donne à considérer que l'amendement sous revue érige en contravention l'usage d'une carte de stationnement falsifiée, alors que l'article 198 du Code pénal qui incrimine l'usage de faux l'érige en délit.

Le Conseil d'État demande dès lors d'omettre le point 2^o, l'usage d'une fausse carte de stationnement relevant des dispositions du Code pénal.

La commission parlementaire décide de faire droit à la demande du Conseil d'État de supprimer le point 2^o.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime encore qu'à l'article 8, alinéa 1^{er}, phrase liminaire, une virgule est à ajouter après les termes « 250 euros » et l'énumération est à faire précéder d'un deux-points.

La commission décide de faire également droit à cette demande.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion.

3. 7874 Projet de loi concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne

Article 1^{er}

L'article sous examen reproduit de manière presque identique les quatre premiers paragraphes de l'article 1^{er} de la directive (UE) 2019/520.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est, d'une part, superfétatoire, car sans valeur normative et ne se prête, d'autre part, pas à une transposition par transcription du texte de la directive.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, est à omettre, les décisions des États membres quant aux redevances applicables sur leurs propres territoires échappant à la compétence du législateur luxembourgeois.

L'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive (UE) 2019/520 n'est pas à transposer, car l'objectif énoncé échappe à la compétence du législateur national. Le paragraphe 4 est partant à supprimer.

La commission décide de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État et de supprimer les paragraphes 1 et 2.

Article 2

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 2 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux définitions.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État note que le point 24) définit le « point de contact national » comme étant l'« autorité compétente d'un État membre désignée pour l'échange transfrontière de données relatives à l'immatriculation des véhicules dans le cadre de la présente loi ». La définition vise ainsi le point de contact au sein de tous les États membres. Par conséquent, le Conseil d'État estime que les termes « point de contact national » ne peuvent donc pas être employés pour désigner le point de contact « luxembourgeois » tel que défini à l'article 23 de la loi en projet. Or, la Haute Corporation constate que pour désigner le point de contact luxembourgeois, le dispositif en projet utilise indifféremment les termes de « point de contact national », « point de contact national visé à l'article 23 », ou encore « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 ».

Par conséquent, le Conseil d'État demande de revoir de manière cohérente tout au long du dispositif la désignation du point de contact luxembourgeois.

Afin de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de procéder à des adaptations de texte dans les articles consécutifs concernés, en remplaçant « point de contact national » par « point de contact luxembourgeois ».

Article 3

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 3 de la directive (UE) 2019/520, relatif aux solutions technologiques devant être respectées par les « prestataires du SET ».

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que la disposition du paragraphe 5, laissant aux États membres la possibilité de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation par satellite ou les communications mobiles, ne se prête pas à une transposition par reprise littérale. Les termes « [s]ans préjudice du droit des États membres de mettre en place des systèmes de télépéage routier pour les véhicules utilitaires légers basés sur la localisation

par satellite ou les communications mobiles, » sont par conséquent à supprimer d'après le Conseil d'État.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer le bout de phrase en question du paragraphe 5.

Article 4

L'article sous examen a trait à l'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage (« SET »).

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que les termes « prestataires du SET » tels que définis à l'article 2, point 6), en projet, incluent tant les prestataires enregistrés au Luxembourg que les prestataires enregistrés dans d'autres États qui assurent le SET sur le territoire luxembourgeois.

Or, la Haute Corporation note que l'enregistrement des prestataires conformément à l'article sous examen ne s'applique qu'aux entités établies au Luxembourg et ne s'applique donc pas aux prestataires qui assurent une prestation de SET sur le territoire luxembourgeois et qui sont enregistrés dans un autre État membre. Par conséquent, le Conseil d'État suggère de modifier l'intitulé de l'article sous examen pour ne viser précisément que les prestataires du SET établis au Luxembourg.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 5

L'article sous examen a trait aux droits et obligations des prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 6

L'article sous examen transcrit de manière quasi littérale l'article 6 de la directive (UE) 2019/520 et définit les droits et obligations des percepteurs de péage.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu d'adapter la disposition au droit national en précisant à chaque mention des secteurs de SET que seuls se trouvent visés les secteurs nationaux de SET. Ainsi, aux paragraphes 1^{er}, 2, et 5 à 8, le Conseil d'État demande de viser les secteurs du SET ou le SET « sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission décide de faire droit à la demande du Conseil d'État.

Article 7

L'article 7 a trait à la rémunération des prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 8

L'article 8 a trait aux péages.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 9

L'article 9 a trait à la comptabilité.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 10

L'article 8 a trait aux droits et obligations des utilisateurs du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Articles 11 et 12

Les articles 11 et 12 de la directive (UE) 2019/520 imposent l'institution d'un organe national de conciliation et l'établissement d'une procédure de médiation aux États membres ayant au moins un secteur de SET.

Aux yeux du Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, il ne suffit pas de prévoir dans la loi en projet le simple principe de l'existence de l'organe de conciliation dès l'existence d'un secteur de SET pour satisfaire à l'obligation faite aux États membres ayant au moins un tel secteur d'instituer cet organe. Pour assurer la transposition adéquate de l'article 11 de la directive au moment requis, il convient de désigner clairement l'organe en question s'il s'agit d'un organe existant ou sinon de prévoir sa dénomination, sa forme, sa composition, et la durée du mandat de ses membres. Le Conseil d'État demande dès lors soit de préciser l'article sous revue en ce sens, soit de le supprimer et de ne transposer l'article 11 de la directive qu'au moment de l'existence d'un secteur de SET sur le territoire luxembourgeois.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article 11 du projet de loi.

Les articles consécutifs seront renumérotés.

En outre, le Conseil d'État note au sujet de l'article 12 de la directive (UE) 2019/520, que celui-ci ne se prête pas à une reproduction littérale. Il estime par conséquent qu'au paragraphe 2 de l'article 12 du projet de loi, il n'y a pas lieu d'écrire que la « procédure de médiation [...] requiert que l'organe de conciliation indique [...] ». Il y a en revanche lieu d'écrire de manière péremptoire que « l'organe de conciliation indique [...] ». La même observation vaut pour le paragraphe 3.

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

À l'article 12, paragraphe 4, du projet de loi, la Haute Corporation est d'avis que les termes « afin de lui faciliter la tâche » sont superfétatoires et à supprimer.

De plus, il estime qu'il y a lieu d'adapter la disposition au droit national et de remplacer la formulation « contribuant à la prestation du SET dans l'État membre concerné » par « contribuant à la prestation du SET sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Pour ce qui est de l'article 12, paragraphe 5 du projet de loi relatif aux relations entre le ministre ayant les Transports dans ses attributions et la Commission européenne, le Conseil d'État estime qu'il est à supprimer, cette disposition de la directive ne devant pas être transposée.

La commission décide de faire également droit à cette remarque du Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 5 en question.

Article 13 du projet de loi déposé – nouvel article 12

L'article sous examen prévoit que le SET est fourni aux utilisateurs en tant que service continu unique.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 14 du projet de loi déposé – nouvel article 13

L'article sous examen a trait à des éléments supplémentaires concernant le SET, notamment que le ministre peut exiger que les prestataires de services de péage, y compris les prestataires du SET fournissent, à la demande d'une autorité d'un État membre, des données de trafic concernant leurs clients.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 15 du projet de loi déposé – nouvel article 14

L'article sous examen a trait aux constituants d'interopérabilité.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16 du projet de loi déposé – nouvel article 15

L'article sous examen a trait à la procédure de sauvegarde.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 17 du projet de loi déposé – nouvel article 16

L'article sous examen retranscrit de manière littérale l'article 17 de la directive (UE) 2019/520, qui exige que toute décision prise par le ministre ou par un percepteur de péages concernant l'évaluation de la conformité aux spécifications ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et toute décision prise conformément à l'article 16 soient motivées de façon précise et comportent l'indication des voies et délais de recours.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que vu que ces exigences s'appliquent à toute décision, contrairement à ce qui est prévu aux articles 6 et 14 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes, il peut marquer son accord avec le texte sous avis.

La commission en prend note.

Article 18 du projet de loi déposé – nouvel article 17

L'article sous examen a trait au bureau de contact unique pour les prestataires du SET.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 19 du projet de loi déposé – nouvel article 18

L'article sous examen retranscrit de manière quasi littérale l'article 19 de la directive (UE) 2019/520. Il porte sur l'obligation faite au ministre ayant les Transports dans ses attributions de notifier à la Commission européenne les organismes évaluateurs respectant les critères énoncés par la directive.

Le Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, constate que la disposition sous revue ne mentionne que de manière incidente, au paragraphe 3, son objectif principal, à savoir la nécessité d'un agrément ministériel des organismes évaluateurs. Le Conseil d'État demande par conséquent de reformuler de manière explicite la disposition afin de préciser que les organismes évaluateurs sont agréés par le ministre sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

Par ailleurs, la Haute Corporation relève qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à la Commission européenne. Ainsi, au paragraphe 1^{er}, le législateur national ne peut pas imposer à la Commission européenne de publier au Journal officiel de l'Union européenne la liste des organismes notifiés. En revanche, le législateur national peut énoncer que cette liste et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne. De la même manière, au paragraphe 4, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Afin de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de biffer la phrase relative à l'obligation imposée à la Commission européenne d'informer l'État membre notificateur.

Afin de faire droit aux autres remarques du Conseil d'État, la commission décide de reformuler l'article sous examen comme suit :

« Art. ~~18. 19.~~ Organismes évaluateurs notifiés

(1) Le ministre agréé les organismes évaluateurs sur le fondement des critères établis par le règlement délégué (UE) 2020/203.

(2) (~~4~~) Le ministre notifie à la Commission européenne et aux autres États membres de l'Union européenne tous les organismes autorisés à effectuer ou superviser la procédure d'évaluation de la conformité aux spécifications ou de

l'aptitude à l'emploi visée dans les actes d'exécution visés à l'article 15, paragraphe 7, de la directive (UE) 2019/520 précitée en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification préalablement obtenu auprès de la Commission. ~~La Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne~~ La liste de ces organismes avec leur numéro d'identification ainsi que leur domaine de compétence, ~~et en assure la et ses mises à jour sont consultables au Journal officiel de l'Union européenne.~~

(3) (2) Le ministre applique les critères figurant dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, de la directive (UE) 2019/520 précitée pour l'évaluation des organismes candidats à la notification. Les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes applicables sont réputés répondre auxdits critères.

(4) (3) Le ministre retire l'agrément d'un organisme si celui-ci ne remplit plus les critères prévus dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, au paragraphe 5 de l'article 19 de la directive précitée. Il en informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres de l'Union européenne.

(5) (4) Lorsque le ministre estime qu'un organisme notifié par un autre État membre de l'Union européenne ne satisfait pas aux critères prévus dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 5, au paragraphe 5 de l'article 19 de la directive précitée, il saisit le comité du télépéage visé à l'article 31, paragraphe 1^{er}, de la directive précitée de la question. ~~À la lumière de l'avis de ce comité, la Commission européenne informe l'État membre qui a notifié l'organisme concerné, de toutes les modifications qui sont nécessaires pour que l'organisme notifié puisse conserver le statut qui lui a été reconnu.~~ »

Article 20 du projet de loi déposé – nouvel article 19

L'article sous examen vise à transposer l'article 21 de la directive (UE) 2019/520 et a trait au registre électronique national.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État estime que dans un souci d'harmonisation, il est indiqué de libeller le paragraphe 4 relatif à l'introduction d'un recours en réformation comme suit : « Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. ».

La commission décide de reprendre la proposition de texte du Conseil d'État.

La Haute Corporation estime en outre, au paragraphe 5, qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de mettre des informations à la disposition des autres États membres. Le législateur national peut cependant énoncer que ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État, la commission propose de biffer la phrase « La Commission européenne met ces informations à la disposition des autres États membres. » et de la remplacer par « Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. »

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 19 du projet de loi comme suit :

« **Art. 19, 20. Le registre**

(1) Aux fins de l'application de la présente loi, le ministre tient un registre électronique national ayant l'adresse www.registre-SET.public.lu où sont consignés :

- a) 1° les secteurs de SET existant sur son territoire, avec des informations concernant :
 - 1. a) les percepteurs de péages correspondants,
 - 2. b) les technologies de perception de péage employées,
 - 3. c) les données du contexte de péage,
 - 4. d) la déclaration de secteur de SET,
 - 5. e) les prestataires du SET ayant des contrats de SET avec les percepteurs de péages opérant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- b) 2° les prestataires du SET auxquels il a accordé l'enregistrement conformément à l'article 4 ; et
- c) 3° les coordonnées du bureau de contact unique visé à l'article 17 48, pour le SET, y compris une adresse électronique de contact et un numéro de téléphone.

(2) Dans les trente jours qui suivent la date anniversaire de l'inscription sur le registre, les prestataires de SET transmettent au ministre, conformément à ses instructions, un dossier d'information démontrant qu'ils satisfont toujours aux conditions visées à l'article 4, points 1°, 4°, 5° et 6° a), d), e) et f). Le registre contient également les conclusions de l'audit visé à l'article 4, point 5° e). De même, les prestataires de SET font, auprès du ministre, une déclaration annuelle concernant leur couverture de secteurs SET.

Le ministre peut, à tout moment, demander au prestataire de SET de lui transmettre, dans un délai d'un mois, tout document nécessaire à l'application de la présente loi, dont notamment les conclusions de l'audit prévu à l'article 4, point 5° e).

Le ministre ne peut être tenu responsable des actions des prestataires du SET figurant sur son registre.

(3) Par une décision motivée, le ministre peut rayer du registre le prestataire de SET en cas de non-respect par ce dernier des exigences visées aux paragraphes 1^{er} et 2.

(4) La décision portant retrait du registre est susceptible d'un recours devant le tribunal administratif, qui statue comme juge du fond. Les décisions prévues au paragraphe 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(5) À la fin de chaque année civile, le ministre communique, par voie électronique, à la Commission européenne les registres des secteurs de SET et des prestataires du SET. **Ces informations sont mises à la disposition des autres États membres par la Commission européenne. La Commission européenne met ces informations à la disposition des autres États membres.** Toute incohérence par rapport à la réalité dans un État membre est portée à la connaissance de l'État membre d'enregistrement et de la Commission européenne. »

Article 21 du projet de loi déposé – nouvel article 20

L'article sous examen vise à transposer l'article 22 de la directive (UE) 2019/520 qu'il retranscrit de manière quasi littérale et a trait aux systèmes de péage pilotes.

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 3, il n'appartient pas au législateur national d'imposer à la Commission européenne de rendre sa décision dans un délai de six mois. Il lui appartient en revanche de prévoir que le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois ans.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de supprimer la phrase « La Commission européenne délivre l'autorisation ou la refuse, sous la forme d'une décision, dans un délai de six mois à compter de la réception de la demande. La Commission européenne peut refuser l'autorisation si le système de péage pilote peut nuire au bon fonctionnement du système de télépéage routier régulier ou du SET. L'autorisation est accordée pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans. », et de prévoir que « Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois ».

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 20 du projet de loi comme suit :

« Art. ~~20.~~ 24. Systèmes de péage pilotes

(1) Pour permettre l'évolution technique du SET, le ministre peut autoriser à titre temporaire, sur des parties limitées de secteurs à péage et parallèlement au système conforme au SET, des systèmes de péage pilotes intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne respectent pas l'une ou plusieurs des dispositions de la présente loi.

(2) Les prestataires du SET ne sont pas tenus de participer aux systèmes de péage pilotes.

(3) Avant le lancement d'un système de péage pilote, le ministre demande l'autorisation de la Commission européenne. ~~La Commission européenne délivre l'autorisation ou la refuse, sous la forme d'une décision, dans un délai de six mois à compter de la réception de la demande. La Commission européenne peut refuser l'autorisation si le système de péage pilote peut nuire au bon fonctionnement du système de télépéage routier régulier ou du SET. L'autorisation est accordée pour une période initiale ne pouvant dépasser trois ans. Le ministre peut lancer un système de péage pilote après autorisation et pour une période initiale déterminée par la Commission européenne n'excédant pas trois mois. »~~

Article 22 du projet de loi déposé – nouvel article 21

L'article sous examen a trait aux défauts de paiement de redevances routières susceptibles de donner lieu à un échange d'informations.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 23 du projet de loi déposé – nouvel article 22

L'article sous examen entend désigner le point de contact national aux fins de transposition de l'article 23, paragraphe 2, de la directive (UE) 2019/520.

Quant à la terminologie, le Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, renvoie à ses observations relatives à l'article 2, point 24), et demande aux auteurs d'employer les termes de « point de contact luxembourgeois » et non de « point de contact national ».

La commission décide de faire droit à la suggestion du Conseil d'État de remplacer les termes « point de contact national » par « point de contact luxembourgeois ».

Article 24 du projet de loi déposé – nouvel article 23

L'article sous examen entend transposer l'article 23 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 4 de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, lui-même transposé par l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Au paragraphe 2, et conformément aux observations relatives à l'article 2, point 24), le Conseil d'État demande dans son avis du 30 novembre 2021 de mentionner le « point de contact luxembourgeois visé à l'article 23 » et non pas le point de contact « national ».

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission propose de reformuler la première phrase du paragraphe 2 pour des raisons d'ordre légistique.

La commission propose par conséquent de modifier par voie d'amendement l'article 23 du projet de loi comme suit :

« Art. 23. 24. Procédure pour l'échange d'informations entre États membres

(1) Afin de permettre l'identification du véhicule ainsi que du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule pour lequel un défaut de paiement d'une redevance routière a été établi, les points de contact nationaux des autres États membres de l'Union européenne, ainsi que les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article ~~22~~ 23, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des recherches automatisées concernant :

a) 1° les données relatives aux véhicules et

b) 2° les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules. Les éléments des données visées aux points 1° et 2° ~~a) et b)~~ nécessaires pour effectuer une recherche automatisée sont conformes à l'annexe I de la directive 2019/520 précitée.

(2) Lorsqu'il ~~le point de contact national visé à l'article 22-23~~ effectue une recherche automatisée sous la forme d'une demande sortante, le point de contact ~~national luxembourgeois~~ visé à l'article 22, après avoir constaté un défaut de paiement d'une redevance routière, utilise un numéro d'immatriculation complet.

Ces recherches automatisées sont effectuées dans le respect des procédures visées au chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI et aux exigences de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises visés à l'article ~~22~~ ~~23~~ utilisent les données obtenues afin d'établir qui est responsable du défaut de paiement de cette redevance.

(3) La transmission des données effectuée par le point de contact luxembourgeois visé à l'article ~~22~~ ~~23~~ au point de contact national de l'Etat membre où le défaut de paiement d'une redevance routière a été constaté, est faite à partir du « Système d'information ~~e~~Européen concernant les ~~V~~véhicules et les ~~P~~permis de conduire (EUCARIS), ~~signé à Luxembourg, le 29 juin 2000,~~ ~~ainsi que des versions modifiées de cette application,~~ dans le respect de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 **précitée** et du chapitre 3, points 2 et 3, de l'annexe de la décision 2008/616/JAI. »

Article 25 du projet de loi déposé – nouvel article 24

L'article sous examen entend transposer l'article 24 de la directive (UE) 2019/520. Ce dernier s'inspire de l'article 5 de la directive 2011/82/UE précitée, lui-même transposé par l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014. La teneur de l'article sous examen s'avère donc être quasiment identique à celle de l'article 5 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 26 du projet de loi déposé – nouvel article 25

L'article sous examen entend transposer l'article 25 de la directive (UE) 2019/520 et a trait aux procédures de suivi par les entités chargées de la perception.

Il n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 30 novembre 2021, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 27 du projet de loi déposé – supprimé

L'article 26 de la directive (UE) 2019/520 a trait aux rapports communiqués par les États membres à la Commission européenne

Dans son avis du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'article 26 de la directive (UE) 2019/520 comportant une obligation d'information non équivoque à charge des États membres n'est pas à transposer. Par conséquent, l'article sous examen est à supprimer.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de biffer l'article 27 du projet de loi déposé.

Article 28 du projet de loi déposé – nouvel article 26

L'article sous examen a trait à la protection des données.

Dans son avis du 30 novembre 2021, la Haute Corporation constate que le paragraphe 2, alinéa 5, et le paragraphe 3 sont à supprimer en raison de leur caractère superfétatoire.

La commission décide de faire droit à cette demande.

Article 29 du projet de loi déposé – nouvel article 27

L'article sous examen vise à introduire une transposition dynamique de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520.

Aux yeux du Conseil d'État, dans son avis du 30 novembre 2021, l'intitulé de l'article sous examen est à préciser en indiquant qu'il porte sur les « modifications » de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520. L'article sous examen est dès lors à intituler comme suit :

« Art. 29. Modifications de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

De la même manière, dans le corps de l'article, il y a lieu de viser l'annexe de « la directive (UE) 2019/520 précitée, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 29 de cette directive ».

La commission décide de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État.

Pour ce qui est des observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de les reprendre dans leur intégralité, sauf celle relative à l'article 29 du projet de loi déposé (nouvel article 27).

Plus particulièrement, dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que l'alinéa 1^{er} est superfétatoire et à supprimer. En effet, un acte de droit national ne saurait déterminer l'entrée en vigueur d'un acte européen. Subsidiairement, il est superflu de préciser que les modifications d'un texte européen s'appliquent « avec effet au jour de la date d'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne », puisque l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents donne de plein droit effet aux dispositions modificatives figurant dans leurs dispositifs respectifs.

Vu qu'il s'agit de l'introduction d'une transposition dynamique de l'annexe I de la directive (UE) 2019/520, la commission décide de maintenir l'alinéa 1^{er}.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7805/05

N° 7805⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI**portant création d'une carte de stationnement
pour personnes handicapées**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(30.11.2021)

Actuellement, les cartes de stationnement pour personnes handicapées sont réglementées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

En 2019, il fut projeté de remplacer ledit règlement grand-ducal de 2003 par un nouveau règlement grand-ducal afin de moderniser le texte et de notamment introduire un nouveau modèle de carte de stationnement plus difficile à falsifier. Ledit projet de règlement grand-ducal avait été avisé par la Chambre de Commerce¹.

Dans son avis du 22 octobre 2019 relatif audit projet de règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat a cependant relevé que depuis la révision constitutionnelle intervenue en 2007, les principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap sont une matière réservée à la loi. Les critères d'octroi d'une carte de stationnement pour personnes handicapées étant à considérer comme un élément d'intégration sociale des personnes handicapées, relevant dès lors d'une matière réservée à la loi, le pouvoir réglementaire ne dispose pas du pouvoir spontané de réglementer cette matière et une loi s'avère nécessaire à cet effet.

Sur base de ces constatations, le projet de loi n°7805 a par conséquent pour objet de porter création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et de fixer les modalités en vue de l'obtention et de l'utilisation de cette carte.

Les amendements parlementaires sous avis ont pour objet de faire droit aux oppositions formelles et observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 16 juillet 2021 relatif au projet de loi n°7805.

Dans ce cadre, la Chambre de Commerce salue tout particulièrement les amendements parlementaires visant à préciser les sanctions prévues au projet de loi, permettant ainsi de mettre ce dernier en conformité avec les principes de spécification de l'incrimination et de légalité de la peine.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver les amendements parlementaires sous avis.

¹ Avis 5327SMI de la Chambre de Commerce du 1^{er} octobre 2019 relatif au projet de règlement grand-ducal concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7805/06

N° 7805⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI**portant création d'une carte de stationnement
pour personnes handicapées**

* * *

**AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE POUR
LA PROTECTION DES DONNEES**

(10.12.2021)

Conformément à l'article 57, paragraphe 1^{er}, lettre (c) du règlement n° 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (ci-après le « RGPD »), auquel se réfère l'article 7 de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après désignée la « Commission nationale » ou la « CNPD ») « *conseille, conformément au droit de l'État membre, le parlement national, le gouvernement et d'autres institutions et organismes au sujet des mesures législatives et administratives relatives à la protection des droits et libertés des personnes physiques à l'égard du traitement* ».

Par courriers en date du 24 mars 2021, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a invité la Commission nationale à se prononcer sur le projet n°7805 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées (ci-après le « projet de loi ») ainsi que sur le projet de règlement grand-ducal 1° fixant le modèle et le contenu de la carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que la demande et du certificat médical en vue de l'obtention de cette carte ; 2° modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points (ci-après le « projet de règlement grand-ducal »).

Il ressort de l'exposé des motifs qu'« *[a]ctuellement, les carte de stationnement pour personnes handicapées sont réglementées par les dispositions du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées* » et qu'en 2019 « *il était prévu de remplacer ledit règlement grand-ducal de 2003 par un nouveau règlement grand-ducal afin de moderniser le texte et de notamment introduire un nouveau modèle de la carte de stationnement plus difficile à falsifier* ». Toutefois, « *dans son avis du 22 octobre 2019 le Conseil d'Etat a soulevé que depuis la révision constitutionnelle intervenue en 2007 les principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteint d'un handicap sont une matière réservée à la loi et que dès lors le pouvoir réglementaire ne dispose pas du pouvoir spontané de réglementer cette matière* ».

Les auteurs du projet de loi précisent que « *le présent projet de loi et son règlement d'exécution sont mis à profit pour remplacer le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003* ».

Dès lors, le projet de loi « *a pour objet de porter création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et de fixer les modalités en vue de l'obtention et de l'utilisation de cette carte* » et le projet de règlement grand-ducal entend notamment fixer « *le modèle et le contenu de la carte de stationnement pour personnes handicapées et du certificat médical en vue de l'obtention de cette carte* ».

Le présent avis limitera ses observations aux questions ayant trait à la protection des données à caractère personnel, soulevées par les articles 2 et 7 du projet de loi et les articles 1 et 2 du projet de règlement grand-ducal.

I. Sur la banque de données visée à l'article 7 du projet de loi

L'article 7, alinéa 1 du projet de loi dispose que « [l]es informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1er et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont reprises dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées ».

D'après les alinéas 4 et 5 dudit article, le ministre ayant les Transports dans ses attributions (ci-après le « ministre ») en est le responsable du traitement, au sens de l'article 4, point 7) du RGPD, et le Centre des technologies de l'information de l'Etat (ci-après le « CTIE ») a la qualité de sous traitant au sens de l'article 4, point 8) du RGPD.

En ce qui concerne la terminologie retenue par les auteurs du projet de loi, c'est-à-dire les termes « banque de données », la CNPD considère qu'il serait plus approprié de l'aligner à la terminologie retenue par le RGPD qui utilise les termes de « fichier » ou encore de « traitement » de données.

1. Remarques préliminaires

Tout d'abord, la Commission nationale se félicite que, du point de vue de la sécurité juridique, soit prévu, à l'alinéa 1, de l'article 7 du projet de loi, le principe de la création d'une « banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées », conformément à l'article 6, paragraphe (3) du RGPD¹.

Cet article prévoit une contrainte particulière liée à la licéité d'un traitement de données nécessaire au respect d'une obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement. Dans ces deux cas de figure, le fondement et les finalités des traitements de données doivent spécifiquement être définis soit par le droit de l'Union européenne, soit par le droit de l'Etat membre auquel le responsable du traitement est soumis.

De plus, le considérant (45) du RGPD précise qu'il devrait « [...] appartenir au droit de l'Union ou au droit d'un Etat membre de déterminer la finalité du traitement. Par ailleurs, ce droit pourrait préciser les conditions générales du présent règlement régissant la licéité du traitement des données à caractère personnel, établir les spécifications visant à déterminer le responsable du traitement, le type de données à caractère personnel faisant l'objet du traitement, les personnes concernées, les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées, les limitations de la finalité, la durée de conservation et d'autres mesures visant à garantir un traitement licite et loyal. [...] ».

Le considérant (41) du RGPD énonce encore que « cette base juridique ou cette mesure législative devrait être claire et précise et son application devrait être prévisible pour les justiciables, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après dénommée « Cour de justice ») et de la Cour européenne des droits de l'homme. ».

En vertu des dispositions précitées, ces bases légales devraient établir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement.

¹ L'article 6, paragraphe (3), du RGPD dispose que « Le fondement du traitement visé au paragraphe 1, points c) et e), est défini par :

- a. le droit de l'Union ; ou
 - b. le droit de l'Etat membre auquel le responsable du traitement est soumis. Les finalités du traitement sont définies dans cette base juridique ou, en ce qui concerne le traitement visé au paragraphe 1, point e), sont nécessaires à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement. Cette base juridique peut contenir des dispositions spécifiques pour adapter l'application des régies du présent règlement, entre autres: les conditions générales régissant la licéité du traitement par le responsable du traitement; les types de données qui font l'objet du traitement; les personnes concernées; les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées et les finalités pour lesquelles elles peuvent l'être; la limitation des finalités; les durées de conservation; et les opérations et procédures de traitement, y compris les mesures visant à garantir un traitement licite et loyal, telles que celles prévues dans d'autres situations particulières de traitement comme le prévoit le chapitre IX. » (...)
- e) le traitement est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement; (...).

Ainsi, bien qu'il y ait lieu de féliciter les auteurs du projet de loi d'avoir précisé les catégories de données qui seraient traitées, ainsi que les finalités pour lesquelles celles-ci seraient traitées, ou encore la durée de conservation des données traitées, certains éléments ne sont pas (ou pas suffisamment) précisés dans le projet de loi.

La CNPD y reviendra plus en détails dans les développements ci-après.

2. Sur le traitement de catégories particulières de données

En vertu de l'article 7 du projet de loi, le ministre collectera « *la décision du médecin-membre de la commission médicale* ». La Commission nationale comprend de l'avis du Conseil d'Etat² que la « *commission médicale* » visée par le projet de loi est celle prévue à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Il ressort encore de l'article 2 du projet de règlement grand-ducal que le ministre collectera également le certificat médical, tel que visé à l'annexe 2 du projet de règlement grand-ducal.

Dans la mesure où les données contenues dans ces documents sont susceptibles d'être relatives à la santé du demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, celles-ci sont à qualifier de catégories particulières de données, dites « données sensibles » au sens de l'article 9 du RGPD.

Or, de tels traitements requièrent une protection spécifique³ et sont soumis à des exigences plus strictes. Le traitement de « données sensibles » est, en effet, interdit sauf si l'une des conditions visées au paragraphe (2) de l'article 9 du RGPD est remplie.

Dans le cas présent, la Commission nationale estime que les traitements de données visés aux articles 2 et 7 du projet de loi, pourraient reposer sur l'article 9, paragraphe (2), lettre g), du RGPD qui dispose que « *le traitement est nécessaire pour des motifs d'intérêt public important, sur la base du droit de l'Union ou du droit d'un État membre qui doit être proportionné à l'objectif poursuivi, respecter l'essence du droit à la protection des données et prévoir des mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits fondamentaux et des intérêts de la personne concernée* » ou sur l'article 9, paragraphe (2), lettre h), du RGPD qui dispose que « *le traitement est nécessaire aux fins de la médecine préventive ou de la médecine du travail, de l'appréciation de la capacité de travail du travailleur, de diagnostics médicaux, de la prise en charge sanitaire ou sociale, ou de la gestion des systèmes et des services de soins de santé ou de protection sociale sur la base du droit de l'Union, du droit d'un État membre ou en vertu d'un contrat conclu avec un professionnel de la santé et soumis aux conditions et garanties visées au paragraphe 3* ».

Ainsi, les auteurs du projet de loi devraient particulièrement être attentifs aux « *mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits et libertés de la personne concernée* » qui devraient être mises en œuvre par le responsable du traitement dans le cadre des traitements de « données sensibles », tels que visés à l'article 7 du projet de loi et à l'article 2 du projet de règlement grand-ducal.

3. Sur les catégories de données à caractère personnel

S'il y a lieu de féliciter les auteurs du projet de loi d'avoir énuméré à l'article 7, alinéa 3 du projet de loi, les catégories de données qui seraient collectées par le ministre, le texte sous avis omet de préciser certaines catégories de données ou demeure imprécis en ce qui concerne l'énumération de certaines catégories de données.

Par ailleurs, il est suggéré de supprimer la formulation suivante « *toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes* » employée à l'alinéa 2, de l'article 7, du projet de loi, alors que les dispositions de l'alinéa 3 du même article, énumère limitativement les catégories de données qui seraient collectées.

En tout état de cause, une telle formulation est trop vague et ne serait pas susceptible de respecter le principe de minimisation des données en vertu duquel les données à caractère personnel doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées.

² Avis n°60593 du 16 juillet 2021 du Conseil d'Etat sur le projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, document parlementaire n°7805/02.

³ Voir les affaires rendues par la CJUE du 8 avril 1992, C-62/90, point 23 et du 5 octobre 1994, C-404/92, point 17.

La CNPD propose ainsi de reformuler l'alinéa 2, de l'article 7 du projet de loi, de la manière suivante : « Les catégories de données à caractère personnel, visées à l'alinéa 3, sont collectées et traitées pour les finalités suivantes : (...) ».

A. Sur les données relatives aux établissements auxquels la carte de stationnement est délivrée

L'article 7, alinéa 3 du projet de loi dispose que « [d]ans cette banque de données figurent les données suivantes : (...) le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement est délivrée ».

Il ressort desdites dispositions que des données concernant des personnes morales seraient susceptibles d'être collectées par le ministre.

A ce titre, il convient de relever que le considérant 14 du RGPD dispose que le RGPD « (...) ne couvre pas le traitement des données à caractère personnel qui concernent les personnes morales, et en particulier des entreprises dotées de la personnalité juridique, y compris le nom, la forme juridique et les coordonnées de la personne morale ».

Toutefois, des informations ayant trait à des personnes morales peuvent, le cas échéant, concerner des personnes physiques (par exemple : si elles incluent le nom du gérant de la société) et doivent dès lors être considérées comme des données à caractère personnel.

Ainsi, le RGPD ne s'appliquera qu'aux données à caractère personnel qui seraient communiquées à ce titre au ministre.

Par ailleurs, il y a lieu de s'interroger sur ce que recouvre le terme « *matricule* » visé par les dispositions précitées. S'agit-il du numéro d'enregistrement de l'établissement au Registre de Commerce et des Sociétés ?

Pour plus de clarté et une meilleure compréhension, les auteurs du projet de loi devraient veiller à utiliser la terminologie appropriée.

B. Sur les catégories de données collectées à travers les formulaires visés à l'annexe 2 du projet de règlement grand-ducal

Il y a lieu de relever que l'article 7, alinéa 3, point 1° du projet de loi ne reflète pas entièrement les catégories de données qui seraient collectées par le ministre à travers le formulaire de « [d]emande pour l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées à mobilité réduite »⁴, et le formulaire « *certificat médical* »⁵.

Or, l'alinéa 1, de l'article 7 du projet de loi précise que les « *informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont reprises dans une banque de donnée nationale* ».

Ainsi, cela signifie-t-il que le numéro d'identification national qui figure sur le formulaire « [d]emande pour l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées à mobilité réduite » et les données contenues dans le « *certificat médical* » ne seraient pas amenés à figurer dans le fichier ?

Il en va de même pour la photocopie du permis de conduire, cette pièce est à joindre par le requérant, si ce dernier en possède un, au formulaire « *certificat médical* » mais l'article 7, alinéa 3 du projet de loi ne fait référence qu'au numéro du permis de conduire.

Si de telles données sont effectivement amenées à figurer dans le fichier précité, le texte sous avis devrait expressément le refléter.

En outre, la CNPD se demande si les données relatives à la « *signalétique* » du titulaire de la carte, visées à l'article 7, alinéa 3, point 1° du projet de loi, englobent les nom, prénom, numéro de téléphone et e-mail de la personne requérante, que cette dernière doit communiquer au ministre lorsqu'elle lui soumet une demande de carte de stationnement ? Si tel ne devait pas être le cas, la Commission nationale se demande quelles données seraient visées par la « *signalétique* » du titulaire de la carte, visées à l'article 7, alinéa 3, point 1° du projet de loi.

⁴ Voir annexe 2 du projet de règlement grand-ducal

⁵ Voir annexe 2 du projet de règlement grand-ducal

Dans tous les cas, et pour une meilleure compréhension du texte sous avis, il est proposé de remplacer le terme « *signalétique* » par une liste exacte des données que le responsable du traitement est amené à traiter.

Par ailleurs, il y a lieu de constater que les données relatives à la date et lieu de naissance ne figurent pas comme catégories de données qui seraient amenées à figurer dans le fichier. Or, celles-ci sont collectées lors de la demande de la carte de stationnement soumise au ministre. Si de telles données devaient figurer dans ledit fichier alors cela devrait être reflété dans le dispositif sous avis.

Enfin, en l'absence de précisions dans le commentaire des articles sur les raisons qui justifieraient la collecte du numéro d'identification national (« matricule ») et de la photocopie du permis de conduire, la CNPD n'est pas en mesure d'apprécier si le principe de minimisation des données, en vertu duquel seules les données nécessaires à la réalisation des finalités doivent être traitées, serait respecté. Il en va de même pour la photo du demandeur de la carte. Bien que l'article 7, alinéa 3, point 2° du projet de loi sous avis ainsi que le formulaire de « *[d]emande pour l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées à mobilité réduite* »⁶ prévoit cette collecte, il y a lieu de constater que la nécessité des traitements de cette donnée à caractère personnel n'est pas justifiée par les auteurs du projet de loi. Le spécimen de la carte de stationnement pour personnes physiques annexé au projet de règlement grand-ducal contient un emplacement pour apposer la photo fournie et les auteurs précisent qu'ils ont recouru au spécimen mis à disposition par l'Union européenne. Si dès lors, la fourniture de la photo se fonde sur une contrainte découlant du droit de l'Union européenne, les auteurs du projet de loi devraient le préciser.

En outre, il y a lieu de rappeler que l'utilisation du numéro d'identification national est, en principe, encadré par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques.

C. Sur la collecte de la « décision du médecin-membre de la commission médicale »

Selon le point 5°, de l'alinéa 3, de l'article 7 du projet de loi, le fichier contiendra également la « *décision du médecin-membre de la commission médicale* ».

En l'absence de précisions dans le commentaire des articles, la Commission nationale se demande quelles seraient les données qui seraient effectivement contenues dans cette décision. S'agit-il de la copie de l'intégralité de l'avis prévu à l'article 2, alinéa 1^{er} du projet de loi, ou de la copie du résultat de l'examen médical, auquel doit éventuellement se soumettre le demandeur en vertu de l'article 2, alinéa 3 du projet sous avis, voire des deux ?

Conformément au principe de minimisation des données prévu à l'article 5, paragraphe 1er, lettre c), du RGPD, la CNPD estime, en tout état de cause, que seul un avis « négatif » ou « positif » de la part du médecin-membre de la commission médicale, en ce qui concerne la délivrance de la carte de stationnement, devrait être communiqué au ministre. Dès lors, cet avis ne devrait pas contenir des données de santé du demandeur de la carte de stationnement.

4. Sur l'accès aux données à caractère personnel

Conformément à l'article 5 paragraphe (1), lettre f) du RGPD les données à caractère personnel doivent être « *traitées de façon à garantir une sécurité appropriée des données à caractère personnel, y compris la protection contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle, à l'aide de mesures techniques ou organisationnelles appropriées (intégrité et confidentialité)* ».

En outre, l'article 32 du RGPD dispose que « *le responsable du traitement et le sous-traitant mettent en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque* ». Pareilles mesures doivent être mises en œuvre afin d'éviter notamment des accès non-autorisés aux données ou des fuites de données.

Parmi ces mesures de sécurité, la Commission nationale estime important que seules les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leurs fonctions et de leurs tâches professionnelles soient habilitées à avoir accès aux données nécessaires. Dans ce contexte, il est vivement recommandé de définir une

⁶ Voir annexe 2 du projet de règlement grand-ducal

politique de gestion des accès, afin de pouvoir identifier dès le début les personnes ou le service compétent qui auraient accès aux données ou à l'interface informatique mise à disposition par le CTIE, et à quelles données précises ces personnes ou ce service aurait accès. Ce d'autant plus dans la mesure où des « données sensibles » sont amenées à être traitées.

Le ministre devra ainsi mettre en place de telles mesures afin d'assurer la confidentialité et la sécurité de telles données, dont notamment un système de journalisation (c'est-à-dire un enregistrement dans des « fichiers journaux » ou « logs ») des activités des utilisateurs, des anomalies et des événements liés à la sécurité. En effet, la divulgation de données sensibles pourrait causer un préjudice grave aux usagers.

Sur ce dernier point, la CNPD recommande que les données de journalisation soient conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

La Commission nationale souligne aussi l'importance d'effectuer pro activement des contrôles en interne. A cet effet, il convient conformément à l'article 32, paragraphe (1), lettre d) du RGPD de mettre en œuvre une procédure « *visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement* ».

Ainsi, s'il y a lieu de féliciter les auteurs du projet de loi d'avoir prévu à l'article 7, alinéa 6 du projet de loi que « *[l]'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès* », il est important que le responsable du traitement veille à ce que ce système de gestion des identités et des droits d'accès respectent les considérations formulées ci-avant, en l'absence de plus de précisions quant aux modalités de ce système.

5. Sur la durée de conservation des données à caractère personnel

En vertu de l'article 5, paragraphe (1), lettre e) du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées (principe de la limitation de la conservation).

S'il y a lieu de féliciter les auteurs du projet de loi d'avoir prévu des durées de conservations pour les données traitées dans le cadre du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal, des précisions mériteraient néanmoins d'être apportées.

Ainsi, l'article 7, alinéa 7 du texte sous avis tel qu'amendé par les amendements parlementaires du 26 octobre 2021 entend prévoir une durée de conservation de trois mois, à partir de l'émission de la carte de stationnement, pour la photographie et la signature du titulaire et une durée de dix ans pour les « *autres données* ».

L'article 7, alinéa 8 du projet de loi tel qu'amendé par les amendements parlementaires du 26 octobre 2021 prévoit encore une dérogation au délai de conservation de 10 ans pour les données des titulaires de cartes de stationnement permanentes pour lesquelles les données « *peuvent être conservées au-delà d'une durée de dix ans* ».

En ce qui concerne la dérogation prévue à l'alinéa 8 précité, les auteurs du projet de loi précisent qu'« *[a]fin d'éviter aux personnes avec des handicaps permanents de devoir joindre un certificat récent attestant le handicap lors du renouvellement de leur carte, il y a lieu de conserver ces informations. A titre d'exemple, une personne ayant perdu une jambe devrait au cas contraire joindre un certificat médical attestant la perte de la jambe tous les 10 ans* ». Dans la mesure où seules les données contenues dans le certificat médical semblent être visées, le texte sous avis devrait expressément le refléter.

En ce qui concerne les autres durées de conservation et bien que celles-ci soient fixées par lesdites dispositions, les auteurs du projet de loi dans leur commentaire des articles n'expliquent pas les critères retenus qui justifieraient de telles durées. Ces derniers se limitent, en effet, à indiquer que la durée de 3 mois a été fixée « *en analogie à d'autres banques de données* » et que la durée de conservation de 10 ans « *correspond à la durée de validité de deux cartes de stationnement* ».

Or, ces explications ne suffisent pas à justifier pourquoi la conservation desdites données pour de telles durées serait nécessaire et justifiée.

Ainsi, la Commission nationale se demande pourquoi les auteurs du projet de loi entendent fixer une durée de conservation de 10 ans qui correspond à « *la durée de validité de deux cartes de station-*

nement », alors qu'une carte de stationnement est valide pendant 5 ans et qu'à l'issue de ces 5 années, celle-ci doit être renouvelée ?

Il y a encore lieu de s'interroger sur l'articulation des dispositions du projet de loi qui prévoient une durée de conservation de 10 ans pour « *les autres données* » à l'exception de la photographie et signature du titulaire d'une carte de stationnement, avec celles de l'article 2 du projet de règlement grand-ducal qui dispose que « *[l]e certificat médical a une durée de validité de trois mois à compter de la date de délivrance par le médecin-examineur* ».

Est-il nécessaire et justifié de conserver pendant une durée de 10 ans, un certificat médical qui ne sera valable que pour une durée de trois mois à compter de la date de délivrance par le médecin-examineur ?

Par conséquent, en l'absence de précisions, des auteurs du projet de loi dans le commentaire des articles précités quant aux critères qui justifieraient de telles durées, la Commission nationale n'est pas en mesure d'apprécier si en l'occurrence, le principe de durée de conservation limitée des données a été respecté, et invite les auteurs du projet de loi à fournir des précisions à cet égard.

En outre, il y a lieu de constater que la disposition sur les durées de conservation s'applique aux seules données contenues dans le fichier. En effet, la CNPD comprend que les demandes ainsi que les certificats médicaux et le cas échéant les photocopies des permis de conduire sont reçus en version papier et ensuite transcrits dans le fichier. Ainsi, il convient de se demander quelles durées de conservation sont prévues pour les données fournies sur papier, en particulier concernant les catégories particulières de données, dites « *données sensibles* » au sens de l'article 9 du RGPD, le numéro d'identification national ainsi que la photo du demandeur.

Enfin, il y a lieu de rappeler que le responsable du traitement doit en vertu de l'article 5, paragraphe (1), lettre d) du RGPD s'assurer que les données qu'il traite sont exactes et tenues à jour et prendre toutes les mesures raisonnables « *pour que les données à caractère personnel qui sont inexactes, eu égard aux finalités pour lesquelles elles sont traitées, soient effacées ou rectifiées sans tarder* ».

II. Sur le QR code figurant sur la carte de stationnement pour personnes physiques

Selon l'exposé des motifs du projet de loi, le nouveau modèle de carte de stationnement est « *plus difficile à falsifier* ». L'exposé des motifs du projet de règlement grand-ducal précise à son tour qu'« *il est profité de l'occasion pour adapter les modèles des cartes de stationnement afin de les protéger contre la falsification ou la contrefaçon* » et qu'« *à l'aide d'un lecteur de code QR, ce code permet à un appareil électronique de renseigner sur la nature du document* ».

Le code OR servira donc à contrôler la véracité des cartes de stationnement.

La Commission nationale regrette que les modalités d'un tel contrôle, en pratique, ne soient pas précisées par les auteurs du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal et se demande dès lors comment un tel contrôle se déroulera en pratique.

En effet, il y a lieu de se demander qui effectuera ces contrôles. Est-ce que sera le rôle des agents municipaux ou de la Police grand-ducale ? S'il n'y a aucun doute sur la compétence de la Police grand-ducale pour effectuer de tels contrôles, il en est autrement des agents municipaux.

En outre, la personne qui contrôlera la nature du document à l'aide d'un appareil électronique accèdera-t-elle directement à distance au fichier prévu à l'article 7 du projet de loi ?

En tout état de cause, la CNPD estime que ces personnes ne devraient avoir accès qu'aux informations relatives à la validité de la carte de stationnement, c'est-à-dire si la carte est en cours de validité ou non, à l'exclusion des autres données personnelles figurant dans ledit fichier. En aucun cas, ces dernières ne devraient avoir accès à l'intégralité des données contenues dans le fichier.

Ainsi décidé à Belvaux en date du 10 décembre 2021.

La Commission nationale pour la protection des données

Tine A. LARSEN
Présidente

Thierry LALLEMANG
Commissaire

Marc LEMMER
Commissaire

Alain HERRMANN
Commissaire

07



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 06 janvier 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg
2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Raphaël Zumsteeg, Mme Vénéreé Dos Reis, M. Romain Spaus, M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, Mme Sylvie

Aust, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Département de la mobilité et des transports)

M. Paul Mangen, directeur adjoint de l'Administration des ponts et chaussées
M. Henri Werdel, directeur « gestion infrastructure », M. Tom Braun, des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. **Présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg**

Suite à quelques mots d'introduction par Monsieur le Président de la commission parlementaire, il est procédé à une présentation de l'état d'avancement des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg par un représentant du Ministère. Pour le détail de la présentation, il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint, qui a été transmise aux membres de la commission parlementaire par courrier électronique.

Les députés sont informés sur l'adaptation du planning qui a tenu compte de la décision du Groupe CFL d'aller au-delà de la « simple » construction de nouvelles voies, pour combiner les travaux de construction prévus à la mise en place d'un nouveau concept d'exploitation global misant sur des pôles d'échange modernes et un réseau adapté qui ne permet non seulement d'augmenter l'offre adressée aux clients, mais d'améliorer également la qualité des services offerts.

Alors que le nombre de voyageurs est resté inchangé entre 1980 et 2005, une augmentation importante a pu être observée à partir de 2005. L'augmentation de 85% du nombre de voyageurs entre 2003 et 2019 témoigne de l'attractivité de l'offre ferroviaire qui, ensemble avec une évolution particulièrement positive des activités fret, a fini par faire apparaître les limites de capacité du réseau ferré luxembourgeois. Environ 1.000 trains circulent par jour, avec environ 90.000 passagers par jour. Parmi les zones d'étranglement figure entre autres le tronçon entre Luxembourg et Bettembourg, section fréquentée par des trains des lignes 60 (Luxembourg-Esch/Alzette-Rodange) et 90 (Luxembourg-Bettembourg-Thionville) ainsi que par des trains de marchandises.

Si la construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg offre des capacités supplémentaires à des activités en pleine croissance, le fait d'en assurer l'exploitation optimale ainsi que l'intégration des nouvelles voies dans le réseau ferré existant est tout aussi important.

Pour relever, entre autres, le défi du manque de capacités et afin de répondre non seulement à la demande existante, mais également à l'évolution future des besoins des clients des activités voyageurs et fret, la nouvelle stratégie d'entreprise du Groupe CFL formulée en 2015 a mené à la définition d'un concept d'exploitation national inédit, dont le projet d'extension de la gare de

Luxembourg ainsi que la construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg sont les pièces maîtresses. La nouvelle stratégie et le nouveau concept d'exploitation qui en découle reposent sur des analyses approfondies des horaires et roulements prévus ainsi que sur des simulations de l'exploitation de l'intégralité des lignes, y compris de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg. Outre le besoin de la création de capacités supplémentaires, ces analyses ont démontré la nécessité de travaux d'adaptation au niveau du réseau national dans son intégralité, des travaux dont dépend la qualité de l'exploitation des nouvelles capacités, y compris ceux prévus par la création de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg.

Ces travaux d'extension et d'adaptation, entre autres de la gare de Luxembourg, gare centrale du pays où convergent l'entièreté des lignes principales, permettront de séparer physiquement l'exploitation des différentes lignes de trains à l'intérieur de ces gares. La limitation des croisements entre les trains des différentes lignes lors de leur entrée ou sortie en gare permettra ainsi de réduire « l'effet domino », c'est-à-dire. le report de retards des trains d'une ligne sur les trains d'une autre ligne. Un effet qui se manifeste surtout durant les heures de pointe dans des gares où plusieurs lignes sont simultanément exploitées.

La vision des CFL visant à promouvoir l'attractivité du transport public et plus particulièrement du rail repose sur la combinaison de la création de nouvelles capacités, de l'adaptation du réseau ferré au niveau de ses gares principales du sillon nord-sud (Ettelbruck, Mersch, Luxembourg, Howald, Bettembourg, Rodange) transformées en véritables pôles d'échange, ainsi que de l'augmentation conséquente du nombre de places assises (+46% à l'horizon 2026). Cette vision a été intégralement reprise dans la stratégie « Modu 2.0 » qui vise à promouvoir le report modal en faveur du transport public, dont le rail constitue l'épine dorsale proclamée.

Toutefois, la mise en place de cette nouvelle stratégie, créée en aval et en complément au projet de mise en œuvre initial de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg nécessite la mise en place de projets non prévus, dont l'extension, voire l'adaptation de la gare de Luxembourg.

Pour être capable d'exploiter de manière optimale les deux voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg, les travaux au niveau de la gare de Luxembourg devront être complétés avant que le raccord des voies de la nouvelle ligne puisse avoir lieu. À cet effet, des travaux au niveau de la partie sud de la gare devront être poursuivis progressivement jusqu'en 2026. À la fin des travaux, chaque ligne entrant/sortant en/de la gare de Luxembourg disposera d'une voie dédiée permettant ainsi de limiter le report de retards de trains d'une ligne sur les trains d'une autre ligne. Les travaux d'adaptation nécessaires ont été effectués au niveau de la partie nord en 2021. Les travaux d'adaptation nécessaires au niveau de la partie sud de la gare, y inclus les travaux au niveau du triage, seront effectués progressivement à partir de 2022 et jusqu'en 2026.

Dans le contexte du futur raccord des voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Luxembourg, la construction d'un quai et de deux voies supplémentaires dans la gare de Howald sera nécessaire pour optimiser les flux des trains en direction ou en provenance de la gare de Luxembourg. Pour limiter les croisements des trains des lignes 90 et 60 avant leur entrée en gare de Luxembourg, ces trains devront déjà être exploités de manière

indépendante au niveau de la gare de Howald, avant même d'entrer en gare de Luxembourg. Le raccord des voies de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Luxembourg via le triage de la gare de Luxembourg est prévu pour fin 2026.

Pour permettre de connecter les nouvelles infrastructures en lien avec la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg à la gare de Bettembourg, les CFL ont décidé d'outiller ce tronçon particulièrement stratégique d'un poste directeur au concept innovateur et des plus modernes. Aligné au projet pilote d'un poste directeur actuellement mis en place sur la ligne du Nord et dépendant des premières expériences avec la nouvelle technologie, ce nouveau type de poste directeur offrira de nombreux avantages, dont celui de la gestion centralisée des éléments en relation avec le système ETCS à partir du poste directeur lui-même. La mise en service du nouveau poste directeur de Bettembourg est prévue pour fin 2026.

Également au niveau des travaux de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg même, des avancements conséquents ont pu être effectués. L'entièreté des travaux préparatoires, comme p.ex. les travaux de débroussaillage, le déplacement d'une ligne haute tension (220 kV) ainsi que des fouilles archéologiques ont été réalisés. En termes de génie civil, quatre des huit ouvrages d'art le long de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg ont été réalisés. Deux des autres ouvrages restants sont en cours de réalisation. Parmi ceux-ci se trouve l'ouvrage d'art 14 qui se dresse actuellement le long de l'autoroute A3 et qui à la fin des travaux figurera parmi les plus grands ponts ferroviaires du type « bow-string » en Europe. Parallèlement les travaux au niveau de la plateforme des voies ont pu avancer sur une grande partie du tracé de la nouvelle ligne ferroviaire entre Luxembourg et Bettembourg.

La décision stratégique d'intégrer le projet de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national, qui nécessite la réalisation des travaux d'envergure précités, est principalement à l'origine de l'adaptation du planning de mise en œuvre du projet de la ligne Luxembourg-Bettembourg. Cependant d'autres éléments en dehors du périmètre d'influence des CFL impactent également le planning de mise en œuvre du projet. Parmi ces éléments figure l'acquisition de plus de 300 emprises (dont 2/3 entre les mains de propriétaires privés) qui n'a pu être achevée qu'au mois de juin 2021, retardant ainsi le début des travaux de construction notamment sur un tronçon respectif. À cela s'ajoutent des éléments non prévus dans le planning, p.ex. la construction d'un passage faune dans le cadre de la réalisation des mesures de compensation ou le besoin de revoir intégralement le concept de l'ouvrage d'art 14 suite aux changements du cadre réglementaire relatif à la sécurité sur les autoroutes en cours de projet. Vient s'ajouter à ces faits, la pandémie de la COVID-19 qui, avec la pénurie des matériaux et d'autres conséquences qui en découlent, impacte le projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg-Bettembourg.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est du projet concernant la gare périphérique et routière à Howald, Monsieur le député Marc Lies (CSV) souhaite recevoir plus de précisions. Il est précisé que l'on est encore en discussion avec un propriétaire pour l'acquisition d'une parcelle, mais Monsieur le Ministre se montre optimiste. Pour ce qui est

du quai de bus, les travaux sont en cours. Un courriel avec plus d'informations parviendra à Monsieur le député Lies dans les meilleurs délais.

Monsieur le député Max Hahn (DP) souhaite savoir si un inventaire a déjà été établi pour déterminer où il serait possible de construire une piste cyclable parallèle à la voie ferroviaire. Il est confirmé que des projets sont élaborés pour les tronçons où cela est possible. Or, cela n'est pas faisable à de nombreux endroits, car la voie ferroviaire occupe un grand espace. Il est également renvoyé au plan de Mobilité 2035 qui est en train d'être finalisé.

Monsieur le député Carlo Back (déi gréng), président de la commission, souhaite encore relever que dans le rapport annuel de la CFL il manque des indications précises concernant la consommation d'électricité, et notamment les répercussions de l'extension de la voie ferroviaire sur ladite consommation. Des précisions parviendront à Monsieur le Président dans les meilleurs délais. Dans ce contexte, la commission est encore informée qu'une locomotive hydrostatique sera achetée prochainement par la CFL.

2. 7805 Projet de loi portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole, le modèle de base.

3. 7853 Projet de loi portant approbation de l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7853⁰⁰.

Le projet de loi vise à approuver l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

À la lumière des discussions complexes au sein du Groupe de coordination Maastricht et en vue de faciliter un accord sur un nouveau texte, une approche progressive de la modification de l'Accord de Maastricht a été choisie. D'un côté, les modifications visent à refléter et à mettre en œuvre les dispositions des décisions CN n°128 et n°129 et de la déclaration des 4 États. D'un autre côté, des modifications ont été proposées pour actualiser et restructurer des dispositions devenues obsolètes (en particulier dans l'annexe financière) et

des propositions ont été faites pour deux nouvelles dispositions (sur la création d'entreprises - article 2, et sur l'assistance en cas d'urgence - article 10) :

En effet, pour ce qui est de l'article 2, l'obligation des 4 États de fournir des installations à l'Organisation a été supprimée du corps de l'Accord de Maastricht, mais existe toujours à l'annexe II, qui peut être modifiée dans une procédure simplifiée. La suppression de ce texte du corps de l'Accord facilitera la mise à jour de la liste à l'annexe II des installations et services nationaux à mettre à la disposition du Centre de Maastricht, car certaines des installations et équipements répertoriés sont obsolètes, n'existent plus ou devraient être mis à disposition du Centre de Maastricht d'une manière différente.

Une base juridique permettant aux 4 États de créer une entreprise pour le Centre de Maastricht a été insérée. La création d'une telle entreprise, qui pourrait également être utilisée dans le cadre d'autres services liés à l'ATM (Air Traffic Management) fournis par le Centre de Maastricht, sera soumise à une décision de la Commission permanente d'Eurocontrol.

L'article 3 a été amendé et une référence aux mesures opérationnelles et techniques déterminées par l'Organisation a été supprimée. Dorénavant, les mesures opérationnelles et techniques seront plutôt déterminées par le directeur du Centre de Maastricht (cf. infra, Article 4). L'obligation générale de l'Organisation de mettre en place, par l'intermédiaire de l'Agence, les moyens nécessaires pour s'acquitter de ses obligations en matière de contrôle aérien en vertu de l'Accord de Maastricht est maintenue, car le Centre de Maastricht restera une partie intégrante de l'Organisation.

Concernant l'article 4, pour ce qui est de l'article 4.1 de l'Accord de Maastricht modifié, celui-ci prévoit que le directeur du Centre de Maastricht établira les mesures nécessaires pour gérer le centre de Maastricht. La référence au « comité de gestion », agissant sur proposition du directeur général, comme prévu précédemment à l'article 4.1, a été supprimée car le comité de gestion est devenu largement obsolète en raison de la mise en œuvre rapide de la convention révisée pour les objectifs de l'Accord de Maastricht.

L'article 4.2 de l'Accord de Maastricht modifié attribuera des pouvoirs de gestion au directeur du Centre de Maastricht. La version actuelle de l'Accord de Maastricht confère ces pouvoirs au directeur général conformément à l'article 3 du statut de l'Agence (pour les modifications requises du statut de l'Agence, voir sous « 5. Mesures complémentaires »). La responsabilité ultime du fonctionnement du Centre de Maastricht passera du directeur général au directeur du Centre de Maastricht. Rendre le directeur du Centre de Maastricht pleinement responsable de la réalisation des objectifs du Centre renforcera le lien entre les 4 États et la gestion du centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht. Il complétera également la nouvelle structure institutionnelle de Maastricht (introduction d'un « organe décisionnel de Maastricht ») qui donne aux 4 États plus de contrôle sur le centre de contrôle de la zone supérieure de Maastricht géré en leur nom par l'Organisation.

Actuellement, des conditions d'emploi distinctes existent pour tout le personnel du Centre de Maastricht : les Conditions Générales d'Emploi (General Conditions of Employment « GCE »). Les GCE ont un impact direct sur les finances et le budget. L'autorité de gestion accordée au directeur du Centre de Maastricht dans l'Accord de Maastricht modifié comprend donc également le

pouvoir de négocier les futures conditions d'emploi du personnel du Centre de Maastricht avec les partenaires sociaux.

L'article 4.3 donne en outre mandat au directeur du Centre de Maastricht d'organiser les services de support requis pour le Centre de Maastricht. Ces services peuvent être obtenus auprès d'autres unités de l'Agence ou auprès de tiers (« sous-traitance »).

Dans le cas où des services d'appui sont identifiés qui pourraient être externalisés ou sous-traités, et pour assurer la transparence de l'impact sur les coûts pour toutes les parties concernées, une analyse de rentabilité ainsi qu'une analyse coûts-avantages doivent être menées avec une analyse de l'impact sur le budget de l'Agence. Un tel projet doit être notifié aux États membres avant qu'une décision ne soit prise pour obtenir ces services auprès de tiers ou par d'autres moyens. En outre, une période de résiliation de 12 mois, qui peut être prolongée, s'applique si le directeur du Centre de Maastricht décide de ne plus recourir aux services de soutien de l'Agence, afin de permettre à l'Agence de procéder aux ajustements nécessaires et ainsi limiter tout impact sur le budget hors du Centre de Maastricht de l'organisation.

L'article 4.4 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par le directeur du Centre de Maastricht. En cas de décision de la direction du Centre de Maastricht concernant les services d'assistance, cette responsabilité est limitée à la durée de la période de résiliation. Ceci afin de tenir compte de l'intérêt du Centre de Maastricht et des 4 États à apporter des changements qui augmentent l'efficacité de la gestion des ressources au Centre de Maastricht et de l'intérêt des autres États d'Eurocontrol à ne pas voir leur part de coût augmenter du fait de telles mesures.

L'article 5 prévoit que l'organe décisionnel composé des 4 États est établi pour prendre des décisions concernant les questions énumérées dans le nouvel article 6.1 (i) à (vii). Les décisions seront prises à l'unanimité et seront contraignantes pour les 4 États. Son fonctionnement, y compris les règles régissant l'élection d'un président et d'un vice-président, doit être précisé dans le règlement intérieur.

Le nouvel article 6 confère un pouvoir de décision aux 4 États, par l'intermédiaire du nouvel organe décisionnel de Maastricht (ci-après dénommé « MDMB » Maastricht Decision-Making Body), pour toutes les mesures de nature opérationnelle, technique, financière ou budgétaire, sans préjudice du pouvoir de décision résiduel du CN. En effet, la Convention Eurocontrol limite la possibilité de confier aux 4 États des pouvoirs de décision aux matières mentionnées à l'article 6.1 (b), à savoir le programme de travail annuel, les programmes d'investissement et de travail sur plusieurs années, le budget, le rapport d'activité, les directives données à l'Agence concernant les tâches à accomplir, les mesures nécessaires dans l'exercice des pouvoirs de contrôle et la décharge sur le budget.

La portée des pouvoirs de décision du MDMB est donc fondée sur l'article 6.1 (b) de la Convention amendée et les points (a) à (f) de l'article 6, point iv), reflètent les tâches actuelles du groupe de coordination de Maastricht (« MCG »).

L'article 6.3 précise que les 4 États seront responsables des conséquences sur la partie I du budget de l'Agence pour les décisions prises par l'organe de décision de Maastricht.

Pour ce qui est de l'article 7, un nouveau paragraphe 2 est inséré à l'article 7 dans l'Accord de Maastricht disposant que la propriété des bâtiments, des équipements et des installations du centre de Maastricht peut être transférée à une entreprise, créée conformément au nouvel article 2.2 de l'Accord de Maastricht modifié.

Les amendements à l'article 8.1 résultent de l'application des Normes internationales d'information financière (IFRS) aux comptes budgétaires depuis 2012. L'article 8.1 confirme qu'à l'exception des coûts de retraite pour le personnel du Centre de Maastricht relatifs aux années antérieures à 2005, tous les coûts du Centre de Maastricht seront à la charge des 4 États, au lieu des seuls frais de fonctionnement comme actuellement dans l'Accord de Maastricht.

Alors que l'article 8.1 concernait les coûts liés au bénéfice du Centre de Maastricht, l'article 8.2, quant à lui, confirme que les coûts des activités réalisées et de l'expertise fournie par le Centre de Maastricht au profit de l'Organisation seront supportés par le budget de l'Agence et non par la partie III (Centre de Maastricht).

Pour ce qui est de l'article 10, la référence à l'accord de co-implantation de 1977 avec l'Allemagne a été supprimée car cet accord est devenu obsolète par l'accord OAT conclu avec le Ministère fédéral allemand de la Défense en mars 2016. Une disposition prévoyant la possibilité de fournir une assistance dans les cas de perturbations de la fourniture des services de la circulation aérienne a été ajoutée.

Cette assistance peut aller jusqu'à la fourniture de services de la circulation aérienne par le Centre de Maastricht en dehors de la zone de responsabilité du Centre de Maastricht telle que prévue à l'annexe I de l'Accord de Maastricht ou la fourniture de services de la circulation aérienne par les 4 États dans la zone de responsabilité du Centre de Maastricht. Toutefois, la fourniture de ces services est soumise à un échange de lettres préalable entre la direction générale et l'État ou les États concernés et exige que les services soient fournis conformément aux plans d'urgence approuvés les 4 États.

L'article 11.3 met pleinement en œuvre l'article 4.1 (b) de la décision CN n° 129, mais le libellé exact de la décision CN n'est pas utilisé pour des raisons de terminologie juridique. L'article 4.1 (b) traite les aspects de la responsabilité financière.

Du fait de la suppression de l'article 2.2 de l'Accord de Maastricht et de l'insertion d'un nouvel article 10, les références aux articles 11.1 et 11.2 ont été adaptées en conséquence.

La modification de l'article 12 clarifie la hiérarchie entre le corps du texte de l'Accord de Maastricht (modifié) et ses annexes et reflète la possibilité de modifier les annexes par échange de lettres entre les parties contractantes nationales et le directeur général de l'Agence au lieu d'une décision CN unanime. La nouvelle annexe IV concernant l'approche échelonnée de la répartition des coûts de la compensation fiscale et des avantages accessoires ne peut cependant pas être modifiée par échange de lettres et nécessite toujours une décision unanime du CN.

La disposition de l'article 14.3 faisant référence à une période de transition a été supprimée car elle est obsolète.

La commission procède à l'examen de l'article unique :

Article unique

L'article sous examen prévoit qu'est approuvé l'Accord, fait à Bruxelles, le 17 décembre 2020, amendant l'Accord relatif à la fourniture et à l'exploitation d'installations et des services de la circulation aérienne par EUROCONTROL au Centre de contrôle régional de Maastricht, signé le 25 novembre 1986.

L'article unique n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire quant au fond.

Quant à l'examen de l'acte à approuver, le Conseil d'État note qu'en raison d'une dévolution de pouvoirs souverains, la loi d'approbation en projet doit obtenir, au minimum, une majorité qualifiée de deux tiers des membres de la Chambre des Députés.

La commission parlementaire en prend note.

Monsieur le Président souhaite encore recevoir des chiffres précis concernant le budget MUAC. Le représentant du Ministère informe que ces informations lui seront transmises ultérieurement.

¹

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

4. 7841 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gary (déli gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7841⁰⁰.

Le projet de loi n°7841 vise à transposer la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE)

¹ Par courriel du 7 janvier 2022, les informations suivantes ont été transmises à la commission parlementaire : « an **overview on the 2022 EUROCONTROL budget** and also on MUAC budget.

- total EUROCONTROL budget **952,897,000 €**.
- MUAC budget is **273,320,000 €** of which 257,595,000 € for operating expenditure and 15,725,000 € for capital expenditure (investments)
- Contributions: MUAC total contributions are **189,888,000 €**.
- The contributions for **Luxembourg** are as follows
 - **866,880 €** for the General Budget (Part I), Network Manager (Part IX), pensions & PBO (Part X)
 - **1,827,453 €** for MUAC (Part III). »

2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019. La directive initiale ayant été transposée par la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, le présent projet de loi propose en conséquence d'abroger et de remplacer cette dernière.

La directive 2019/1936 vise à améliorer le niveau de sécurité routière sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport (« réseau RTE-T »), le réseau des autoroutes et des routes principales dans l'ensemble de l'Union européenne afin d'atteindre les objectifs pour les horizons 2030 et 2050. Elle prescrit, à l'instar de la directive initiale (DIR 2008/96/CE), l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures (conception, construction), ainsi qu'aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation par les États membres.

En vue d'obtenir les résultats précités en matière de sécurité routière, le champ d'application a été élargi. La nouvelle directive s'applique désormais aussi bien aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales et ceci indépendamment du fait qu'elles soient déjà en exploitation, en construction ou encore au stade de la conception. Par ailleurs, la nouvelle directive s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière, non compris parmi les tronçons de routes précités, qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'UE, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

En revanche, la directive ne s'applique pas aux tunnels routiers couverts par la directive 2004/54/CE et transposée en droit interne par la loi du 21 novembre 2007 concernant la sécurité dans certains tunnels routiers.

La modification de la directive 2008/96/CE apporte également des innovations notamment en ce qui concerne les procédures d'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections périodiques et le suivi des procédures. L'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier passe d'une évaluation purement statistique à une évaluation combinant les volets proactif et statistique en vue d'une classification des routes en niveaux de sécurité. Des inspections de sécurité périodiques sont réalisées pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats de l'infrastructure routière.

La directive innove encore dans la mesure où un suivi des procédures pour les routes en exploitation est instauré. Il s'agit de garantir qu'une suite sera donnée aux résultats de l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier. Les résultats des évaluations sont suivis soit d'inspections de sécurité routières ciblées, soit de mesures correctives directes pour renforcer la sécurité des tronçons routiers concernés.

La directive innove encore en ce sens que les besoins des usagers de la route vulnérables sont pris en compte dans les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) afin d'améliorer leur sécurité sur la route. Par ailleurs, une attention particulière est accordée au marquage routier et à la signalisation routière afin d'augmenter la lisibilité et la détectabilité pour les usagers de la route et les systèmes d'aide à la conduite.

Dans ce contexte, il convient de relever que la directive impose également aux États membres de s'efforcer à mettre en place un système national pour les déclarations volontaires en vue de permettre aux usagers de la route de déclarer des événements ainsi que toute autre information perçus comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières. Ce système sera accessible en ligne à tous les usagers de la route ce qui facilitera la collecte des renseignements transmis.

Afin d'assurer la lisibilité et la bonne compréhension du texte, les auteurs entendent abroger la loi du 27 avril 2012 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la remplacer par le présent projet de loi.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} concerne l'objet et le champ d'application du projet de loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, propose de faire abstraction du paragraphe 4. En effet, le paragraphe 4 impose au ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions de notifier à la Commission européenne au plus tard le 17 décembre 2021 la liste des autoroutes et routes principales situées sur le territoire du Grand-Duché. En ce qui concerne les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, celles-ci ne sont en principe pas à transposer d'après la Haute Corporation.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État et de biffer le paragraphe 4. Le paragraphe subséquent est par conséquent renuméroté.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, à l'exception des cas où l'emploi du terme « présent » peut s'avérer nécessaire dès lors que son omission peut être de nature à introduire un doute au sujet de l'acte visé, et plus particulièrement lorsque plusieurs actes sont visés à un même endroit.

Article 2

L'article 2 a trait aux définitions.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, note dans ses observations d'ordre légistique, qu'à la phrase liminaire, il faut écrire : « Pour l'application de la présente loi, on entend par : » au lieu de « Aux fins de la présente loi, on entend par ».

La commission décide de faire droit à la remarque de la Haute Corporation et de reprendre la suggestion de texte.

Quant au fond, la Haute Corporation constate que le point 3^o reproduit le texte de la directive et définit la « route principale » comme « une route située en dehors des agglomérations qui relie les principales villes ou régions, ou les deux ». Or, l'article 1^{er}, alinéa 3, de la loi communale modifiée du 13 décembre 1998, n'attribue la qualification de « ville » qu'aux communes de Luxembourg,

Diekirch, Differdange, Dudelange, Echternach, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Grevenmacher, Remich, Rumelange, Vianden et Wiltz. De plus, la Haute Corporation note que la notion de « région » n'a pas de définition unique, celle-ci se trouvant définie au cas par cas par les lois employant cette notion.

Cependant, et étant donné que la disposition en projet indique que les routes visées sont précisées par voie de règlement grand-ducal, le Conseil d'État peut s'accommoder au niveau de la sécurité juridique de la reprise littérale de la définition de « route principale ».

La commission parlementaire en prend note.

Le Conseil d'État note encore au niveau légistique qu'il est recommandé de supprimer les termes « , ou les deux, » au point 3°.

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion du Conseil d'État et de supprimer les termes « , ou les deux ».

Article 3

L'article 3 a trait à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, constate que le projet de loi impose au ministre ayant les Transports publics dans ses attributions et non plus à l'Administration des ponts et chaussées d'effectuer l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure. Or, au vu du commentaire de l'article, cette évaluation est effectuée en pratique par l'Administration des ponts et chaussées. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La commission partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Le Conseil d'État note encore dans ses observations d'ordre légistique, qu'au paragraphe 3, deuxième phrase, il y a lieu de remplacer la barre oblique entre les termes « coûts » et « avantages » par un trait d'union. Cette observation vaut également pour les annexes.

La commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 4

L'article 4 a trait aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, se demande, sans préjudice de ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre quand celle-ci intervient en pratique, s'il est effectivement entendu par le projet de loi de désigner le ministre.

La commission parlementaire partage le point de vue de la Haute Corporation et décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État, tout en

remplaçant la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

La teneur suivante est par conséquent conférée aux paragraphes 1^{er} et 2 :

« (1) Le ministre effectue ou fait effectuer des audits de sécurité routière pour tous les projets d'infrastructure.

(2) Le ministre s'efforce de respecter ou de faire respecter lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les critères fixés à l'annexe II. »

Quant au paragraphe 7, le Conseil d'État relève qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Le paragraphe est par conséquent à supprimer, selon la Haute Corporation.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer le paragraphe 7.

Article 5

L'article 5 a trait à l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à cet égard à ses considérations générales et suggère de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées, qui au vu du commentaire de l'article est en pratique en charge de cette évaluation.

La commission décide de suivre la Haute Corporation et de remplacer la désignation du ministre par celle de l'Administration des ponts et chaussées.

Par ailleurs, la Haute Corporation demande la suppression du paragraphe 5, celui-ci ne contenant des dispositions qu'à l'égard de la Commission européenne et qui de ce fait ne trouvent pas leur place dans un texte national.

La commission décide de suivre le Conseil d'État également sur ce point et de procéder ainsi à la suppression du paragraphe 5.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que la subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, ..., sont utilisées pour caractériser des énumérations. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 1^{er} et 6.

Au paragraphe 2, lettre a), le terme « et » est à omettre selon le Conseil d'État à l'avant-dernier élément comme étant superfétatoire. Par ailleurs, il constate qu'il n'est pas indiqué de mettre des termes ou des références entre parenthèses dans le dispositif.

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Article 6

L'article 6 a trait aux inspections de sécurité routière périodiques.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 octobre 2021, renvoie à ses considérations générales relatives à la désignation de l'Administration des ponts et chaussées au lieu du ministre et suggère d'écrire au paragraphe 1^{er} :

« Le réseau routier fait l'objet, par l'Administration des ponts et chaussées, d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure ».

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation note que le paragraphe 3 prévoit que « [s]ans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 12, le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices. » L'article 6, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012 prévoit que ces lignes directrices ainsi que le programme sont à adopter par voie de règlement grand-ducal.

Selon le libellé de l'article proposé, cette compétence serait désormais transférée au ministre. Or, au vu de l'article 12 de la loi en projet, tout comme de l'article 8 de la loi précitée du 27 avril 2012, le Conseil d'État considère que ces lignes directrices revêtent un caractère normatif. En vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre.

Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 3 sous revue et exige de s'en tenir à la formulation de l'article 4, alinéa 4, de la loi précitée du 27 avril 2012, qui dispose que « [l]es lignes directrices qui fixent les mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie sont reprises dans un règlement grand-ducal qui prévoit également un programme d'inspection destiné à assurer leur bonne application. »

La commission décide de reprendre la suggestion de texte du Conseil d'État.

Article 7

L'article 7 a trait au suivi des procédures pour les routes en exploitation.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 5, il y a lieu d'employer une formulation passive et d'écrire comme suit : « Un plan d'action prioritaire fondé sur les risques est établi et mis à jour régulièrement afin de suivre la mise en œuvre des actions correctives identifiées ».

Par ailleurs, le terme « régulièrement » étant vague, il y a lieu de définir plus précisément la fréquence de mise à jour.

La commission parlementaire décide de reprendre la formulation de texte du Conseil d'État.

Par ailleurs, afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État de définir plus précisément la fréquence de mise à jour, la commission décide de remplacer le terme « régulièrement » par « 5 ans ».

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen porte sur l'article 7, paragraphe 6, et précise la fréquence de mise à jour du plan prioritaire, conformément aux suggestions faites par le Conseil d'État, ce qui n'appelle pas d'observation.

La commission en prend note.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore dans son avis complémentaire du 8 mars 2022 que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ainsi, il y a lieu d'écrire « cinq ans » et « trois ans ».

La commission fait droit à la remarque du Conseil d'État.

Article 8

L'article 8 a trait à la protection des usagers de la route vulnérables.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 9

L'article 9 a trait au marquage routier et à la signalisation routière.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 10

L'article 10 a trait aux déclarations volontaires.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend note.

Article 11

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler quant au fond.

La commission en prend note.

Quant à la forme du paragraphe 1^{er}, première phrase, le Conseil d'État signale que les administrations prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Partant, il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ».

La commission décide de suivre la Conseil d'État et d'écrire « Police grand-ducale ».

Quant à la forme du paragraphe 2, première phrase, le Conseil d'État estime que le terme « ministre » prend une minuscule. Cette observation vaut également pour l'article 13, paragraphes 3, alinéa 1^{er}.

La commission décide de suivre la Conseil d'État et d'écrire le terme « ministre » avec une minuscule.

Article 12

L'article 12 a trait aux lignes directrices.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État rappelle qu'en vertu de l'article 36 de la Constitution, le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois, de sorte que la loi ne peut pas confier l'exécution de ses dispositions directement à un ministre. Par conséquent, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, que la disposition sous revue soit reformulée pour se référer exclusivement à un règlement grand-ducal, en écrivant, par exemple :

« (1) Des lignes directrices destinées à guider les organes compétents dans l'application de la présente loi sont fixées par voie de règlement grand-ducal. »

La commission décide de reprendre telle quelle la suggestion de texte du Conseil d'État.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le paragraphe 2.

Article 13

L'article 13 a trait à la désignation et formation des auditeurs.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1^{er}, en ce qu'il exige des candidats à la formation d'auditeur une formation « appropriée », n'est pas suffisamment précis. La loi ne fournit aucune précision par rapport à ce qu'il faut entendre par formation « appropriée ». La matière couverte en l'occurrence constitue une matière réservée à la loi en ce qu'elle touche à la restriction à la liberté du commerce et de l'industrie. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la teneur du paragraphe 1^{er} sous avis. Il suggère de s'en tenir au libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État et de lui permettre de pouvoir lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de biffer la phrase « posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. » et de la remplacer par « justifier d'une

expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. », reprenant ainsi le libellé tel que figurant dans la loi précitée du 27 avril 2012, comme suggéré par le Conseil d'État.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 13, paragraphe 1^{er}, point 2° du projet de loi comme suit :

« **Art. 13.**

~~b) 2° posséder une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 3 ans dans le domaine de la conception routière, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents. »~~

Article 14 - suppression

L'article 14 a trait à l'établissement de rapports.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État renvoie à ses observations faites à l'endroit de l'article 1^{er}, paragraphe 4, quant aux relations entre les États membres et la Commission européenne.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission décide de supprimer l'article dans son intégralité.

Article 15 déposé – nouvel article 14

L'article 15 du projet de loi déposé a trait à la disposition abrogatoire.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État n'a pas formulé de remarque quant au fond. Quant à la forme, il estime qu'il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « Art. » et le numéro d'article.

La commission y fait droit.

Article 16 déposé – suppression

L'article 16 du projet de loi déposé a trait à l'entrée en vigueur.

Dans son avis du 26 octobre 2021, le Conseil d'État note qu'il ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Partant, l'article sous avis est à supprimer.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article en cause.

Il est retenu qu'une lettre d'amendement est à préparer dans les meilleurs délais.

5. Divers

Puisqu'on part de l'hypothèse qu'il s'agit de la dernière réunion de commission sous la présidence actuelle, M. Marc Spautz (CSV) aimerait profiter de l'occasion afin de remercier M. Carlo Back (déi gréng) pour son excellent travail. Toute la commission parlementaire s'y rallie pleinement.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

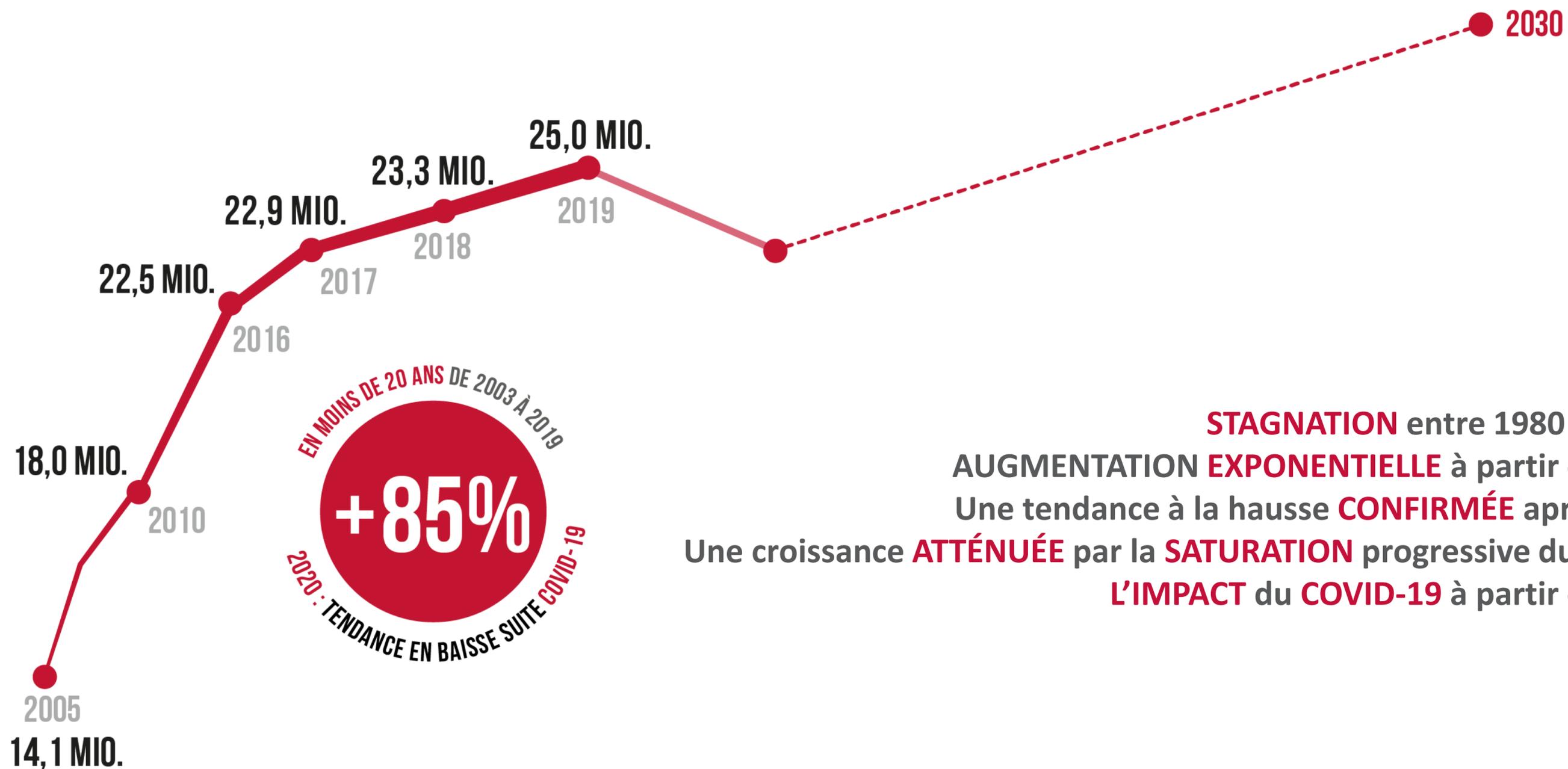


Nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg –Bettembourg

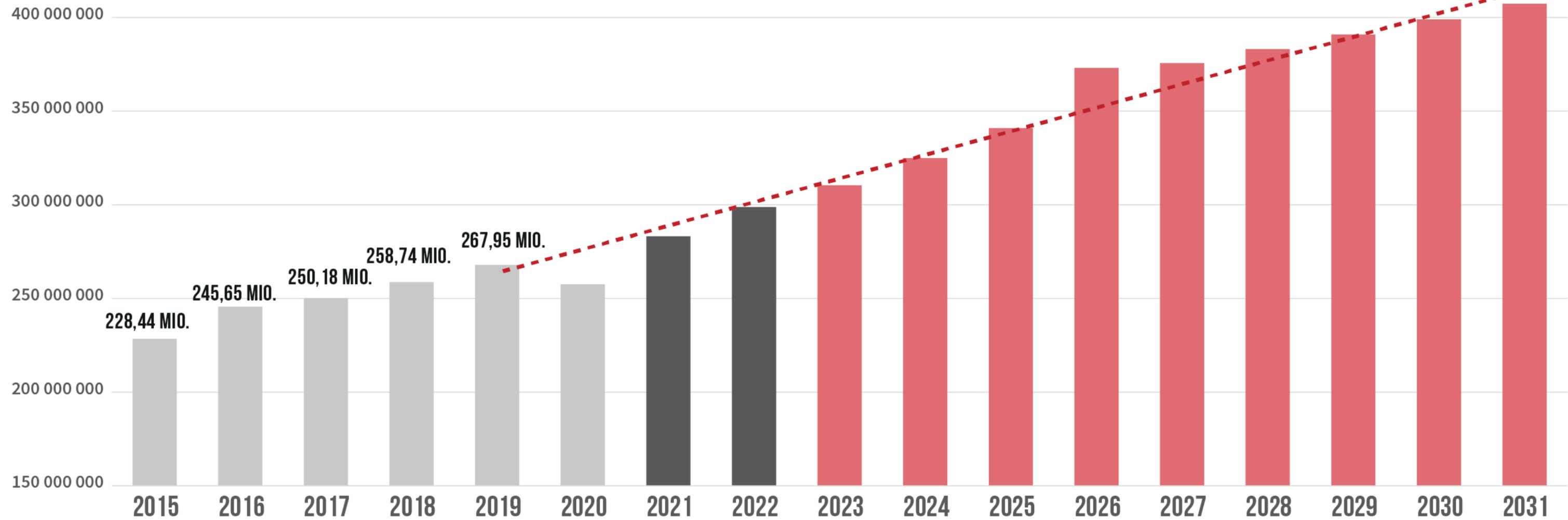
État d'avancement des travaux

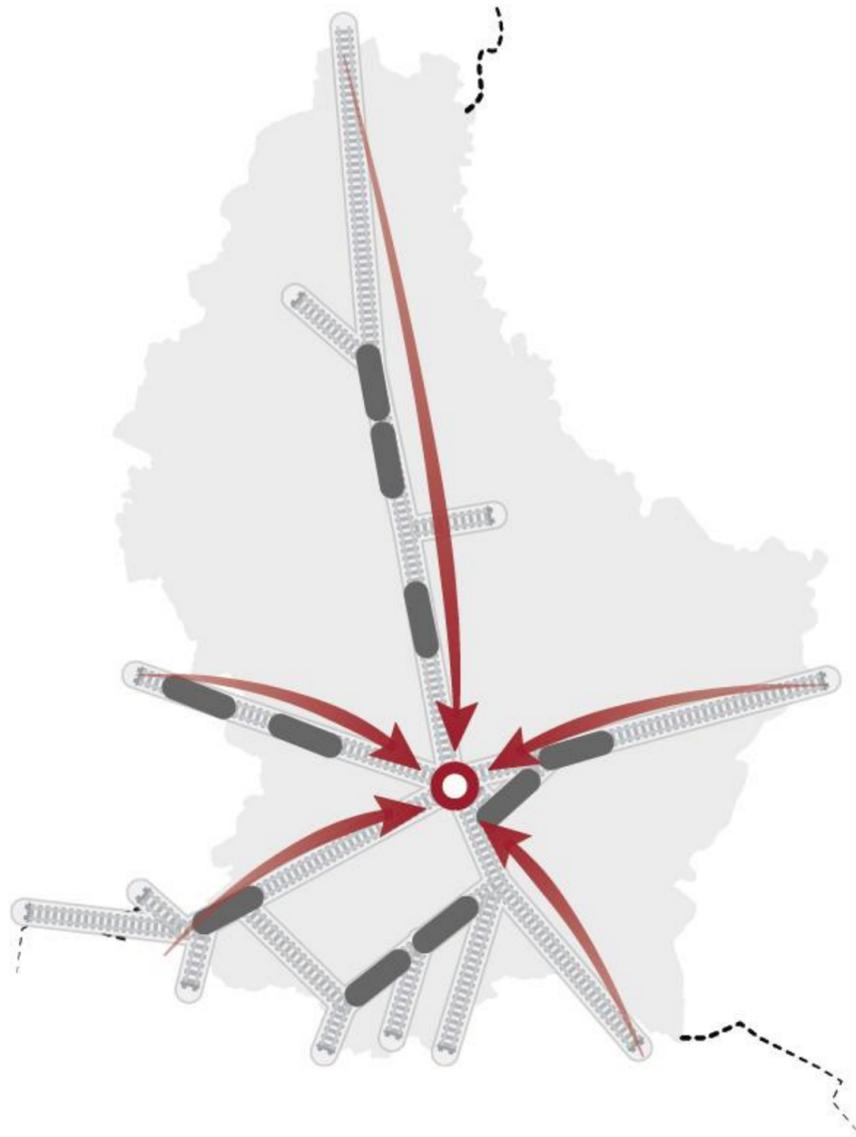
Réunion
Commission de la Mobilité et des Travaux publics
du 06.01.2022





STAGNATION entre 1980 et 2005
AUGMENTATION EXPONENTIELLE à partir de 2005
 Une tendance à la hausse **CONFIRMÉE** après 2014
 Une croissance **ATTÉNUÉE** par la **SATURATION** progressive du réseau
L'IMPACT du **COVID-19** à partir de 2020





Un réseau mixte répondant à une demande croissante au niveau du transport de voyageurs et du fret.

Un réseau organisé en **forme d'étoile** avec concentration du trafic en Gare de Luxembourg.

Un réseau fortement marqué par un trafic **transfrontalier** intense.

1.000 trains par jour.

90.000 voyageurs par jour.

DÉFIS

CROISSANCE de la demande

MANQUE de capacités

ÉVOLUTION des besoins clients

ÉTUDE approfondie

ANALYSE des horaires et roulements

SIMULATION de l'exploitation des lignes, y compris de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg (prévue par la loi de financement de 2014)

RÉSULTATS RETENUS

Besoin d'un **CONCEPT** d'exploitation national, dont le projet d'extension et d'adaptation de la Gare de Luxembourg ainsi que celui de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg sont les pièces maîtresses

STRATEGIE MODU 2.0 – ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT PUBLIC

AMÉLIORER SIMULTANÉMENT:

LA CONTINUITÉ DE SERVICE (moins de suppressions)

AINSI QUE LA QUALITÉ DES SERVICES offerts



**« AUGMENTER L'OFFRE DE SERVICES AUX CLIENTS
TOUT EN AUGMENTANT LA QUALITÉ DES SERVICES
OFFERTS. »**

Une Gare de Luxembourg agrandie et adaptée au nord et au sud pour garantir l'exploitation de nouvelles capacités créées.

Des pôles d'échange performants pour promouvoir le transport public multimodal et connecter le rail à la vie de nos clients.

L'adaptation des grandes gares du pays et l'exploitation indépendante des trains des différentes lignes dans ces gares pour une qualité améliorée.



GARE RODANGE

- 1 voie à quai supplémentaire
- Voies dédiées pour les trains des lignes 60 et 70



MERSCH

- Refonte plan des voies
- Gain en flexibilité en cas de situation perturbée



ETTELBRUCK

- 1 quai et 2 voies à quai supplémentaires
- Amélioration des flux sur la Ligne du Nord et plus particulièrement sur l'antenne Ettelbruck-Diekirch



GARE LUXEMBOURG

- 2 nouveaux quais, 4 voies à quai supplémentaires
- Révision du plan des voies pour la Gare centrale du pays où se rejoignent toutes les lignes principales



2° VIADUC PULVERMÜHLE & MISE À DOUBLE VOIE DU TRONÇON LUXEMBOURG - SANDWEILER-CONTERN

- Désengorgement de la partie nord de la Gare de Luxembourg via la séparation des trains des lignes 10 et 30



HOWALD

- 1 quai et 2 voies à quai supplémentaires
- Voies dédiées pour les trains des lignes 60 et 90



NOUVELLE LIGNE LUXEMBOURG - BETTEMBOURG

- 2 voies supplémentaires sur 7 km pour un gain en capacités sur ce tronçon très fréquenté

L'intégration de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg dans le nouveau concept d'exploitation national.

Révision de l'approche de construction initiale en faveur d'un concept capable de répondre également aux exigences futures de l'exploitation et de l'offre transfrontalière.

Interdépendance du projet de construction de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg avec les projets liés au nouveau concept d'exploitation.



ADAPTATION GARE DE LUXEMBOURG

- Permet le raccord et l'exploitation optimale des nouvelles voies de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg



NOUVEAU POSTE DIRECTEUR BETTEMBOURG

- Nouvelle installation suivant le modèle du poste directeur intégré d'Ettelbruck
- Permet le raccord des 2 voies de la nouvelle ligne Luxembourg – Bettembourg à la nouvelle situation en Gare de Bettembourg
- Remplace le poste directeur existant



NOUVEAU POSTE DIRECTEUR INTEGRÉ ETTTELBRUCK

- Poste directeur à la pointe de la technologie, unique au monde
- Modèle pour le futur nouveau poste directeur de Bettembourg
- Permet la gestion centralisée, intégrée et simplifiée des éléments en relation avec l'ETCS
- Moins/peu d'impact pour les clients en cas de besoin d'adaptation



GARE HOWALD (PHASE II)

- Partie intégrante du concept de la Gare de Luxembourg qui prévoit l'exploitation indépendante des trains de la nouvelle ligne et de la ligne « Luxembourg – Bettembourg » existante

COMMANDE DE 34 AUTOMOTRICES À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE



Pionnier
ATO

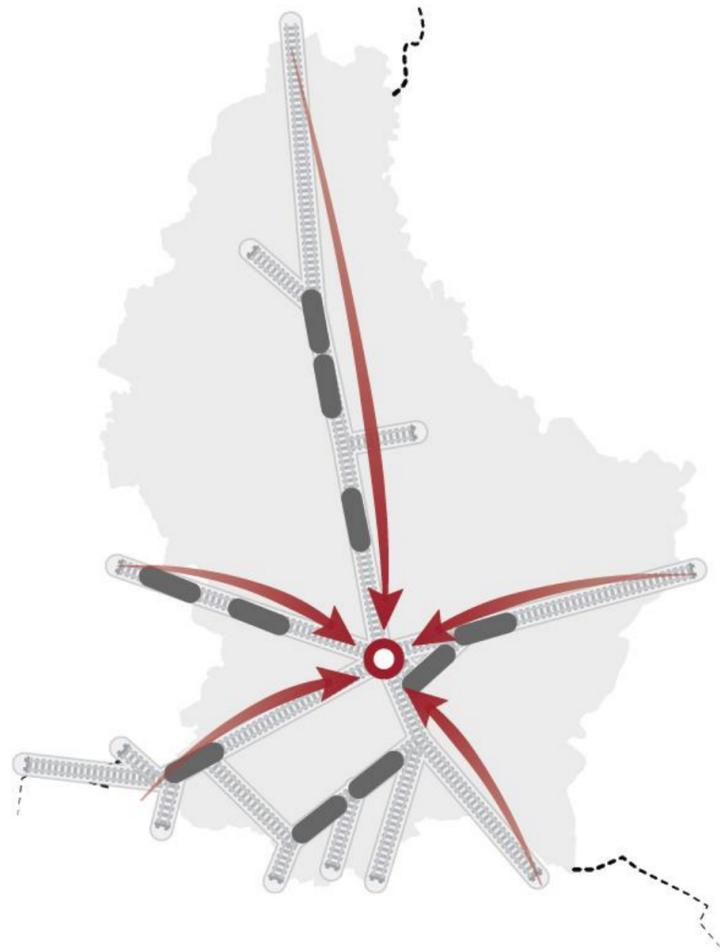
GAINS EN PONCTUALITÉ ET EN EFFICIENCE GRÂCE À
L'AUTOMATISATION DE CERTAINS ÉLÉMENTS DE LA CONDUITE

DES SOLUTIONS INTÉGRÉES POUR PARFAITEMENT ALLIER PERFORMANCE ET SÉCURITÉ



Pionnier
ETCS

PREMIER RÉSEAU EN EUROPE ÉQUIPÉ À 100% EN ETCS
& POSTES DIRECTEURS INTÉGRÉS UNIQUES AU MONDE

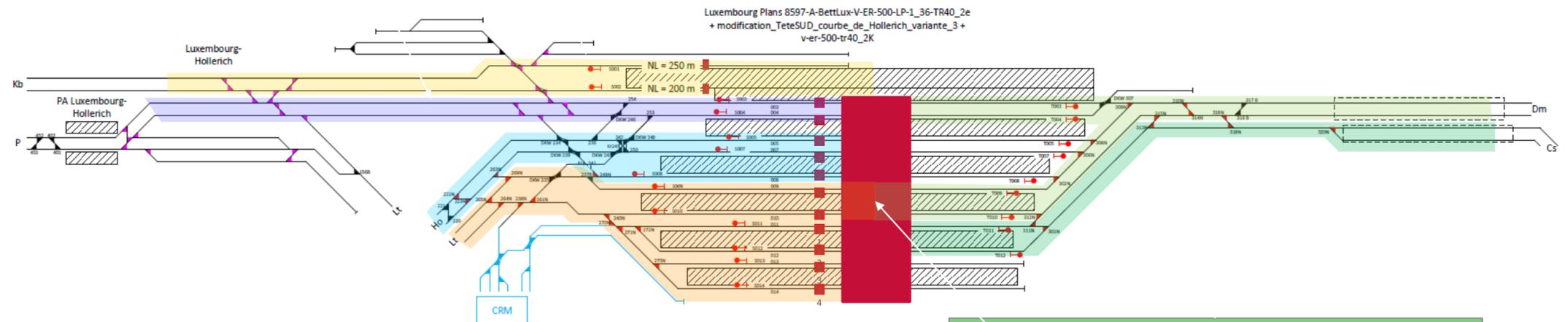


L'extension et l'adaptation de la Gare de Luxembourg comme condition sine qua non pour un trafic plus fluide, la réduction de « l'effet domino » ainsi que la qualité des services offerts

Ligne 50: Kleinbettingen – Arlon – Bruxelles

Ligne 70: Luxembourg – Rodange – Athus – Longwy

Ligne 10: Ettelbruck – Troisvierges – Liège



Ligne 30: Wasserbillig – Trèves – Coblence

Ligne 90: Bettembourg (via nouvelle ligne) – Thionville – Metz - Paris

Corridor Nord-Sud (lignes 10 & 60)

Ligne 60: Bettembourg (via ancienne ligne) – Dudelange / Esch-Alzette – Rodange

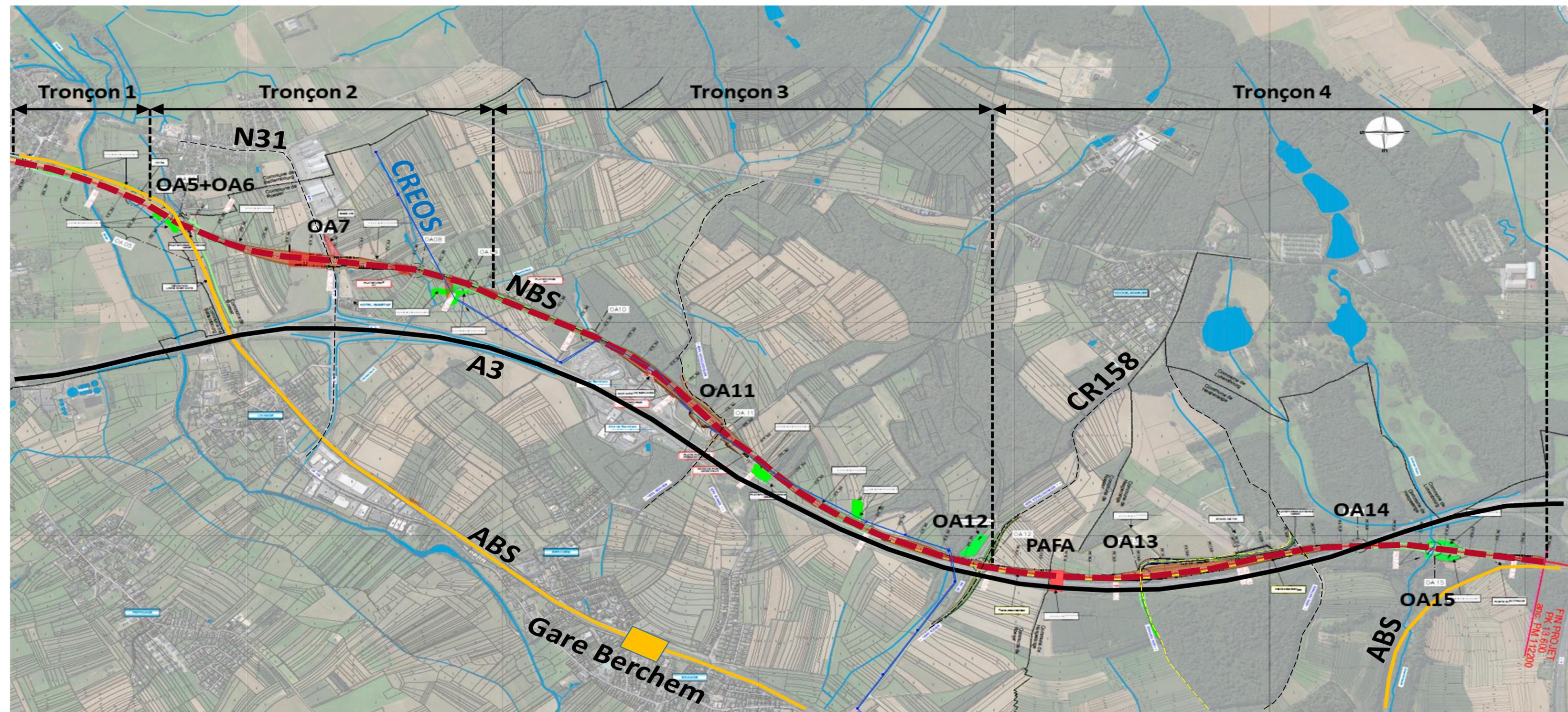
CAPACITÉS & FLEXIBILITÉ

2 nouveaux quais, 4 nouvelles voies à quai dans la Gare de Luxembourg

VOIES DEDIEES PAR LIGNE ET CORRIDOR NORD-SUD

L'adaptation du plan des voies pour améliorer les flux et réduire l'effet domino

Loi de financement No. 7244 du 22.05.2018



Projet de loi N° 6669 / Voté le 16 octobre 2014 / Budget = 292 013 570 € (indice du coût de la construction 730,85 du 01.04.2013)

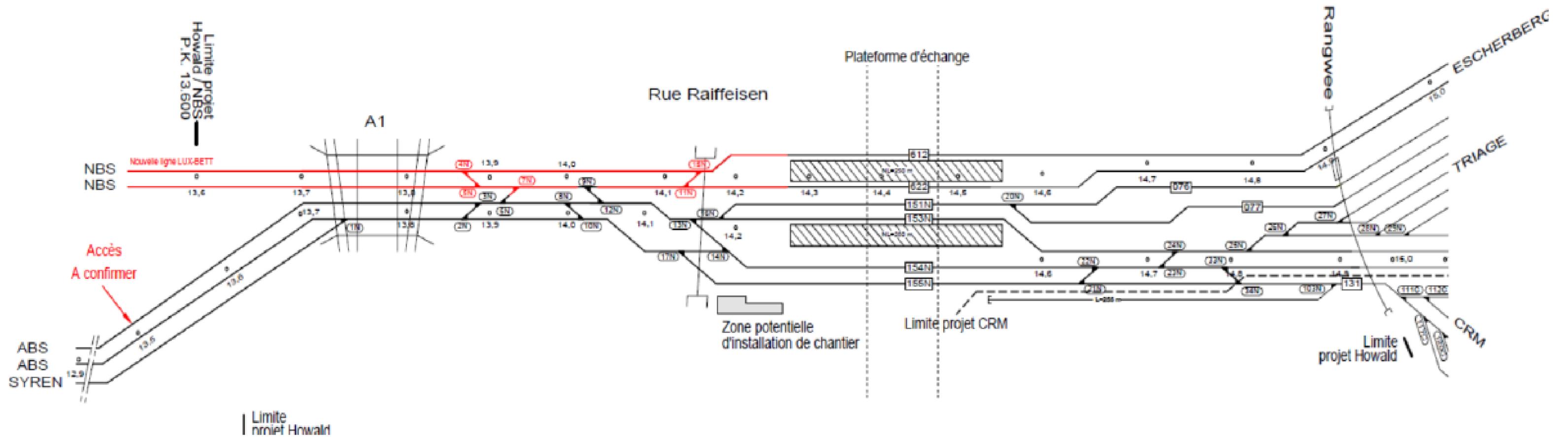
Phase 1 : Raccord provisoire / Début 2015 à fin 2020

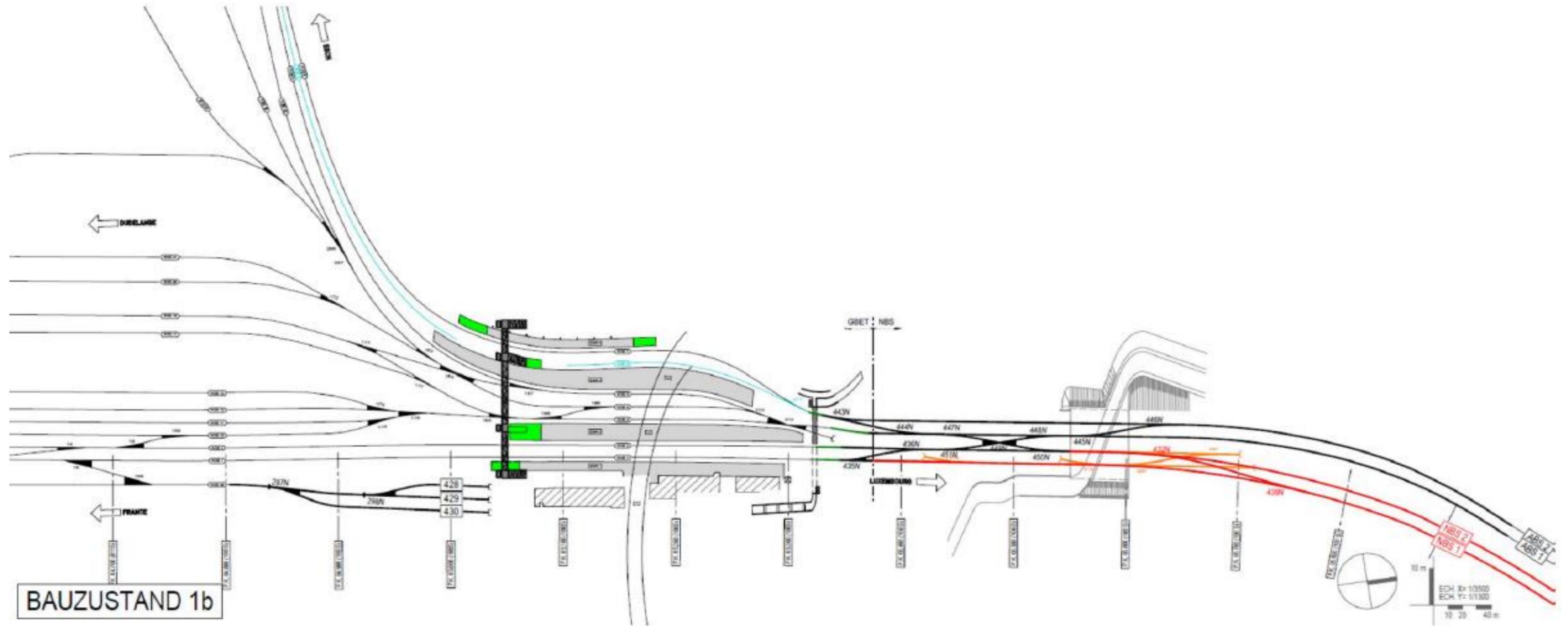
- Réalisation de la nouvelle ligne (NBS) et déplacement de la ligne existante (ABS) au nord de Bettembourg.
- Raccord provisoire de la NBS à deux voies et de l'ABS à une voie en gare de Bettembourg.
- Mise en service préalable du nouveau Poste Directeur – Bettembourg. (motion adoptée le 13.10.2011, **loi de financement nécessaire**)
- Raccord provisoire de la NBS à une voie existante de l'ABS au sud de Howald.
- Mise en service préalable du nouveau Poste Directeur – Luxembourg le 15.07.2018

Phase 2 : Raccord définitif / Début 2021 à fin 2024

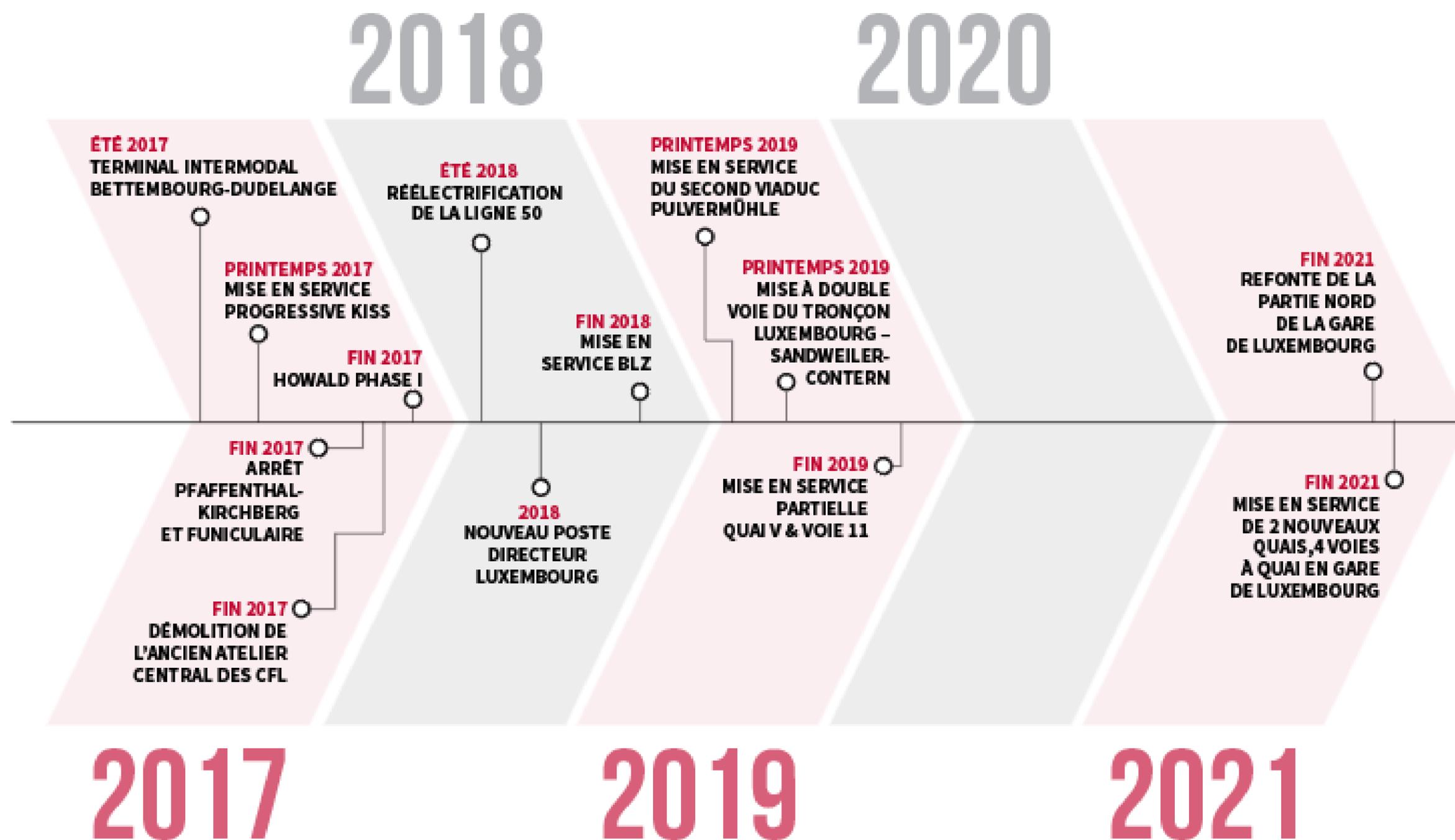
- Raccord définitif à deux voies de la NBS en gare de Bettembourg.
Réaménagement complet de la gare de Bettembourg. (**loi de financement nécessaire**)
- Raccord définitif à deux voies de la NBS en gare de Howald.
Aménagement de la gare Howald – Phase II. (**loi de financement en cours de préparation**)

La loi de financement couvre uniquement les travaux de la Phase 1





Loi de financement en élaboration





OA5 + OA6 (SAUT-DE-MOUTON)



OA 11



PASSAGE FAUNE

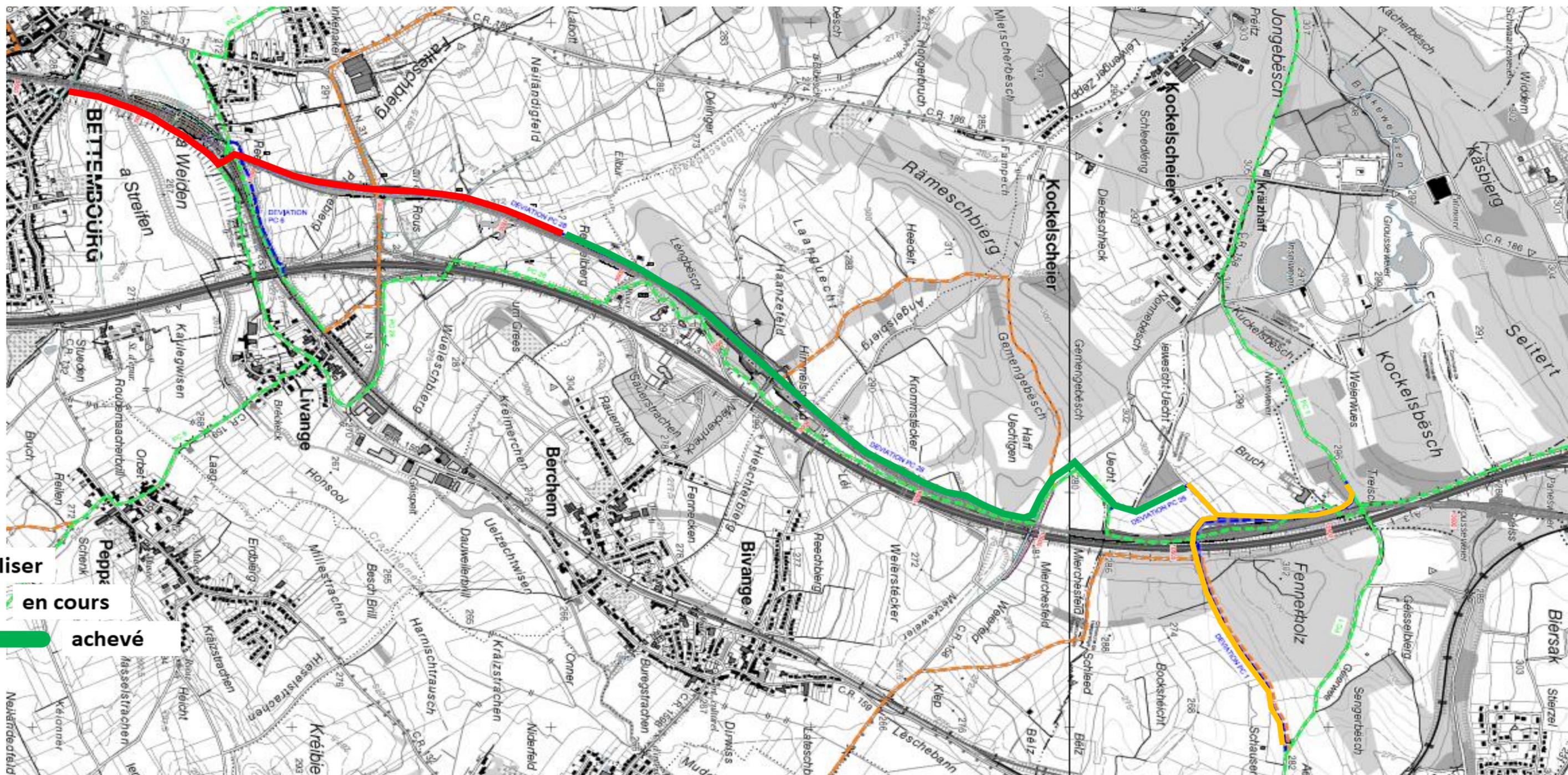


OA 12



Légende:

- à réaliser
- en cours
- achevé

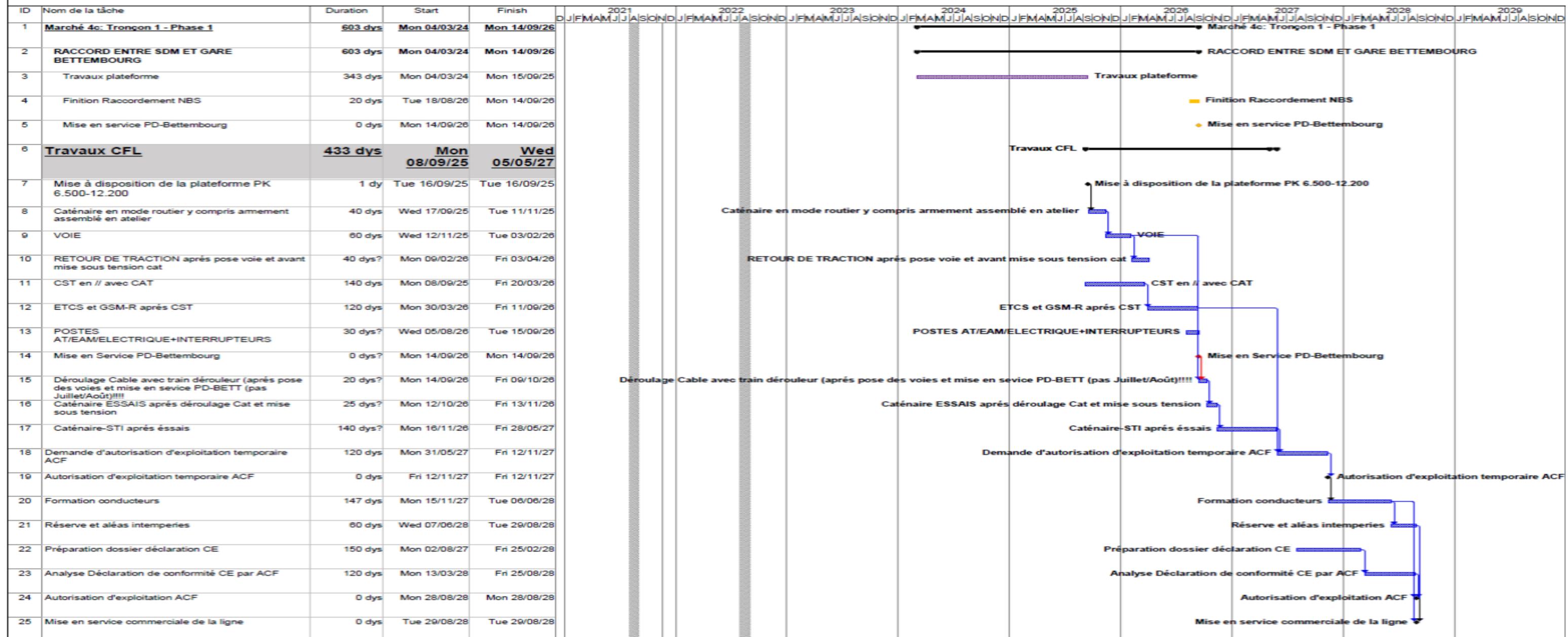


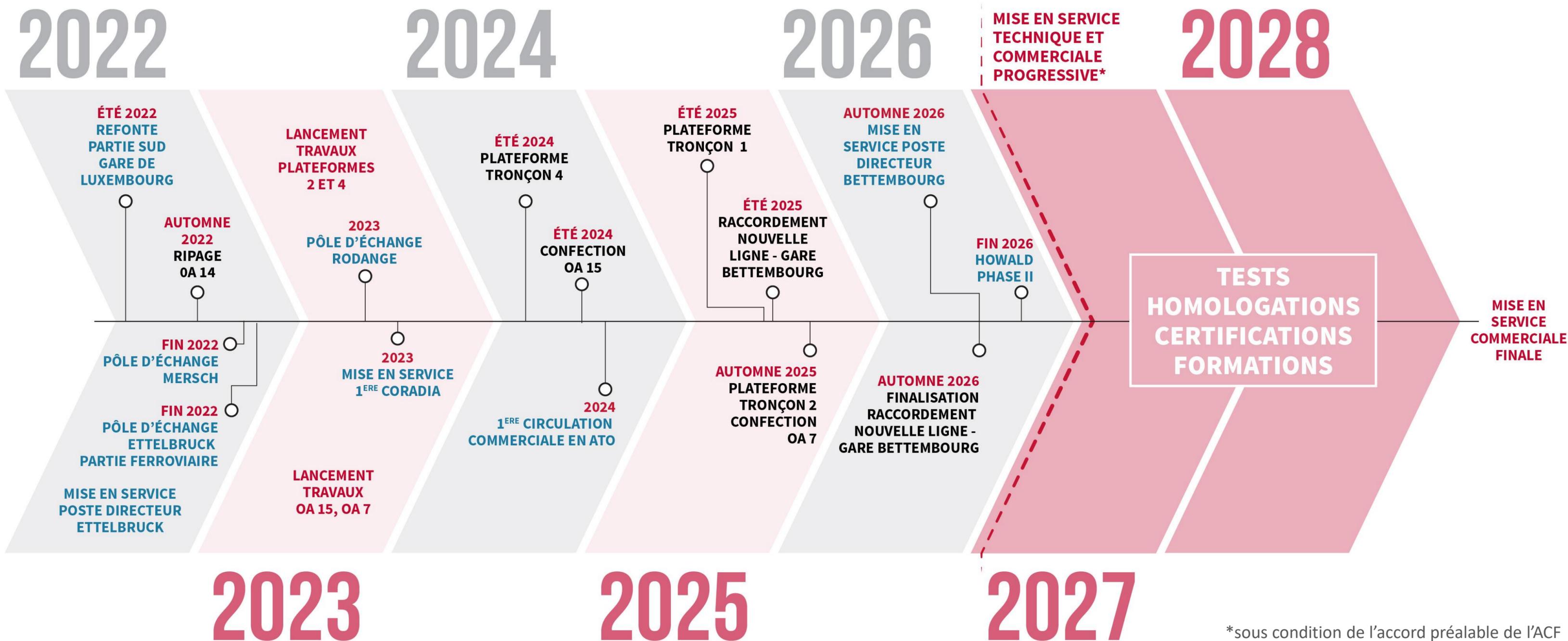
- à réaliser
- en cours
- achevé

- ❗ Forte interdépendance des différentes phases de travaux ainsi qu'avec d'autres projets
- ❗ Acquisition des emprises (dernière parcelle acquise en juin 2021)
- ❗ Changements cadre réglementaire et modification ouvrages d'art surplombant l'A3
- ❗ Mesures compensatoires supplémentaires (passage faune)
- ❗ Pénurie de matériaux et autres impacts liés au COVID-19
- ❗ Tests, homologations, certifications et formations avant mise en service commerciale définitive

Ligne Luxembourg-Bettembourg
Planning optimisé des travaux
(PDB en Septembre 2026)

EXE_ZZZZ_P_Z_GEN_005-E3_6 23/11/2021





*sous condition de l'accord préalable de l'ACF

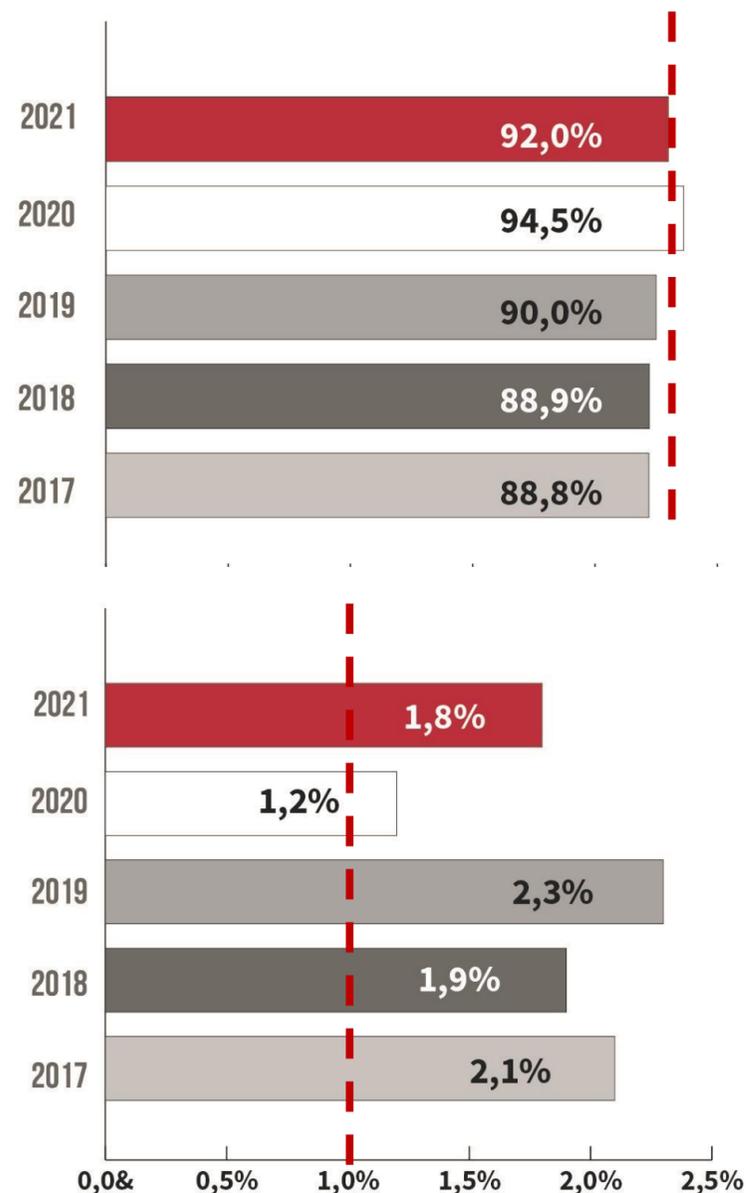


MERCI DE VOTRE ATTENTION

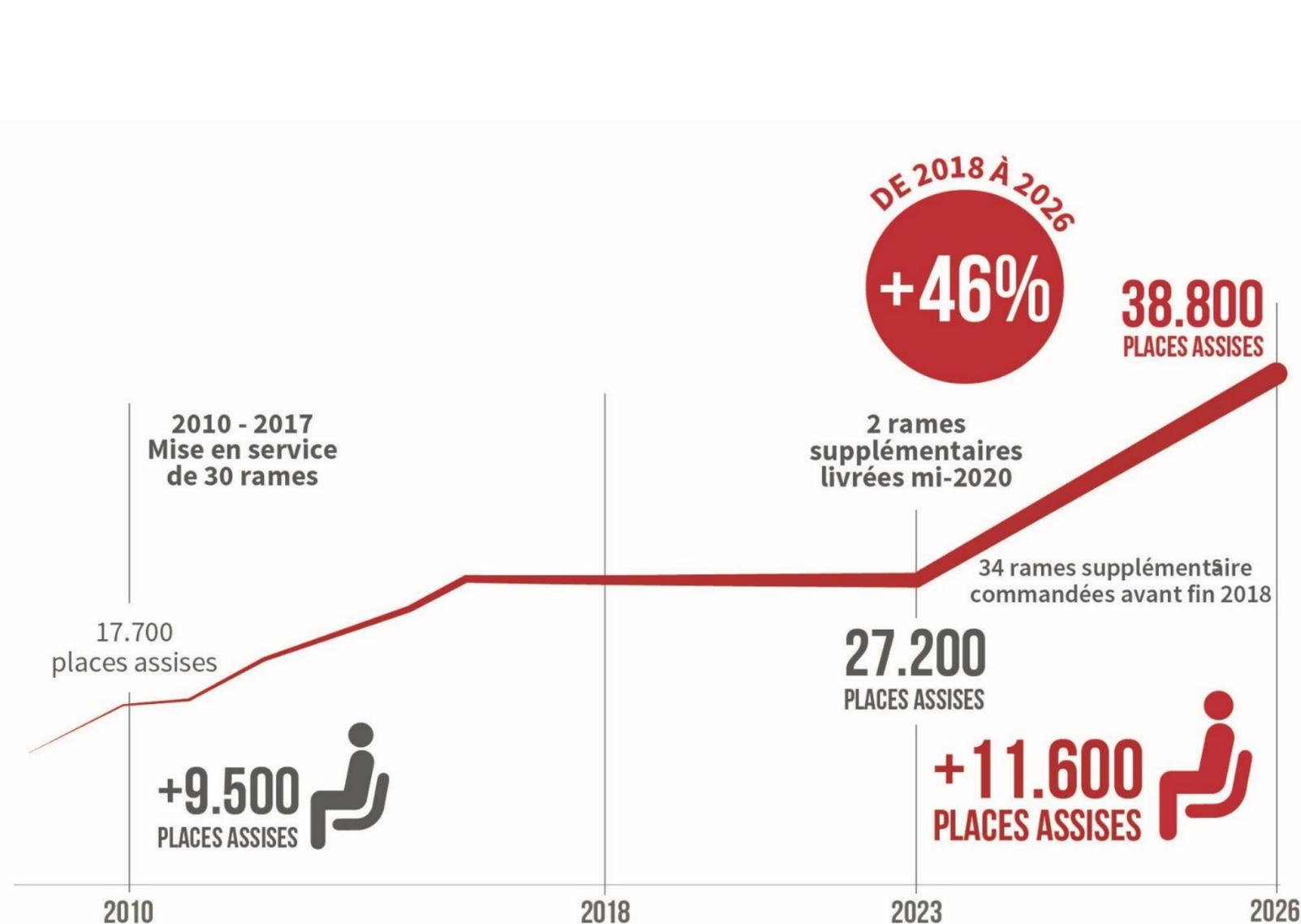
Annexes

-  Acquisition de 300 parcelles, soit 52 ha. d'emprises (12/2014 - 06/2021)
-  Débroussaillage (01/2015 – 02/2020)
-  Déplacement de la ligne aérienne haute-tension CREOS 220kV (02/2016 – 03/2016)
-  Fouilles archéologiques (04/2016 – 10/2016)
-  Plateforme tronçon 3 (03/2018 – 09/2021)

UNE OFFRE FIABLE ET DES TRAINS PONCTUELS

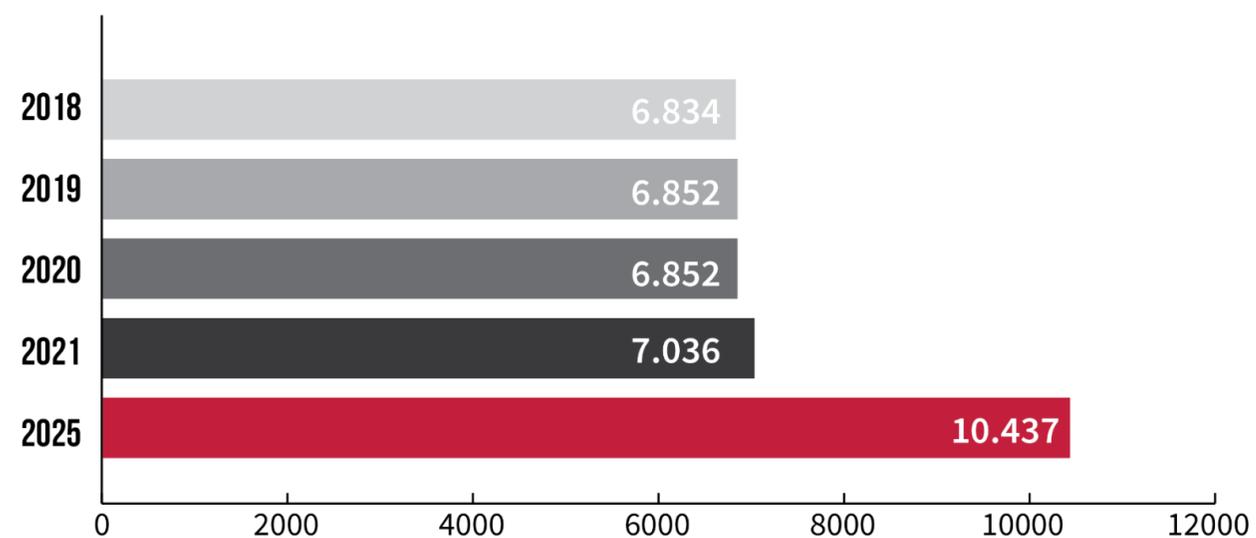


UNE AUGMENTATION DES PLACES ASSISES À BORD DES TRAINS



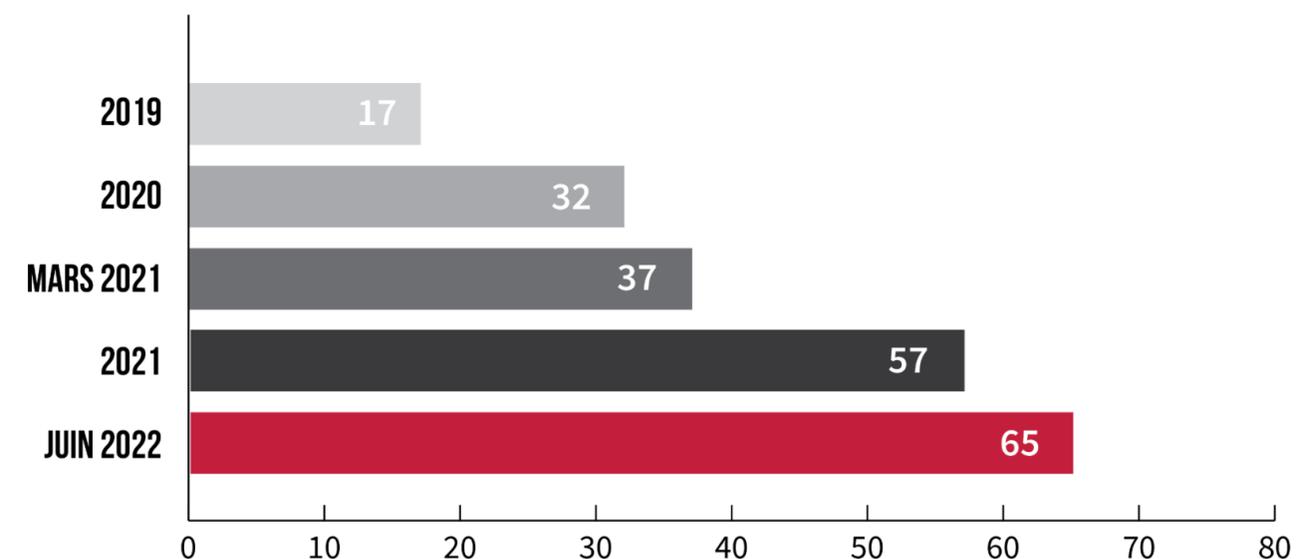
UN ACCÈS FACILITÉ À L'OFFRE DU TRANSPORT PUBLIC

Augmentation progressive des emplacements parkings



DES GARES CONNECTÉES POUR DES CLIENTS BIEN INFORMÉS

Augmentation progressive des gares équipées en WiFi



7805/07

N° 7805⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**portant création d'une carte de stationnement
pour personnes handicapées**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(6.1.2022)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 22 avril 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'un résumé du projet de loi ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis un avis daté du 2 avril 2021, réceptionné le 4 mai 2021.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 16 juillet 2021.

Lors de la réunion du 21 octobre 2021, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Monsieur Carlo Back a été désigné comme Rapporteur.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 26 octobre 2021.

Le Conseil d'État a émis son avis complémentaire en date du 30 novembre 2021.

Un avis complémentaire de la Chambre de Commerce, daté du 30 novembre 2021, a été réceptionné le 14 décembre 2021.

La Commission nationale pour la protection des données a émis un avis daté du 10 décembre 2021, réceptionné le 20 décembre 2021.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 6 janvier 2022.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi se compose de dix articles et a comme objet de porter création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et de fixer les modalités en vue de l'obtention et de l'utilisation de cette carte. Il a vocation à remplacer le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 *concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées* qui régit actuellement les cartes de stationnement pour personnes handicapées. Les critères d'octroi d'une carte de stationnement pour personnes handicapées étant à considérer comme un élément d'intégration sociale de personnes handicapées et donc – suite à une modification constitutionnelle – comme relevant

d'une matière réservée à la loi, une loi est nécessaire en tant que base légale. Désormais, un règlement grand-ducal ne se conçoit en cette matière que si son intervention est expressément prévue par la loi, dans le respect du cadre tracé par l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Ainsi, le présent projet de loi va de pair avec un projet de règlement grand-ducal fixant le modèle et le contenu de la carte de stationnement pour personnes handicapées et du certificat médical en vue de l'obtention de cette carte et modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points de stationnement pour personnes handicapées à mobilité réduite.

En 2019, il était prévu de remplacer le règlement grand-ducal modifié de 2003 par un nouveau règlement grand-ducal afin de moderniser le texte et d'introduire notamment un nouveau modèle de la carte de stationnement plus difficile à falsifier. Cependant, dans son avis du 22 octobre 2019, le Conseil d'État a soulevé que depuis la révision constitutionnelle intervenue en 2007 les principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap sont une matière réservée à la loi et que dès lors le pouvoir réglementaire ne dispose plus du pouvoir spontané de réglementer cette matière. L'intervention du règlement grand-ducal n'étant ni expressément prévue, ni encadrée par la loi dans le respect de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, le règlement grand-ducal en projet risquait donc d'être dépourvu de base légale adéquate.

Le présent projet de loi s'inspire donc des dispositions du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 et du projet de règlement grand-ducal précité de 2019, tout en introduisant certaines nouveautés. Ainsi, le projet de loi :

- élargit le cercle des bénéficiaires d'une carte de stationnement pour institutions et associations aux établissements de l'éducation différenciée,
- et fixe désormais aussi les modalités concernant la reconnaissance des cartes de stationnement émises par les autorités compétentes du Royaume-Uni après le BREXIT.

Le nouveau projet de règlement grand-ducal « 1) fixant le modèle et le contenu de la carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que de la demande et du certificat médical en vue de l'obtention de cette carte ; 2) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points » procède notamment à :

- la modification du modèle des cartes de stationnement pour personnes handicapées afin de les protéger contre la falsification ou la contrefaçon ;
- la fixation des modèles de formulaires de demande en obtention d'une carte de stationnement ainsi que de certificat médical figurant au dos dudit formulaire afin de permettre la numérisation des demandes et d'adapter le formulaire aux exigences pratiques des médecins chargés de l'examen des demandes ;
- la modification de l'annexe I « *Catalogue des avertissements taxés* » du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, afin d'y intégrer la future loi servant de base légale à l'établissement de la carte de stationnement pour personnes handicapées ; et finalement
- l'abrogation du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Selon la fiche financière accompagnant le projet de loi, le présent projet n'aura aucun impact sur le budget de l'État.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Avis du Conseil d'État (16.07.2021)

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État déclare « sans observation » les articles 1^{er}, 5, 9 et 10, mais émet plusieurs remarques, interrogations et oppositions formelles à l'égard des six autres articles du projet de loi.

Le Conseil d'État déclare réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel par rapport au libellé des articles 3 et 5 qui risquent de porter atteinte au principe d'égalité devant la loi, inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Il demande des explications supplémentaires pouvant fonder la différence de traitement répondant aux critères établis par la Cour constitutionnelle, à savoir que la différence de traitement procède de disparités objectives et qu'elle soit rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but.

Ensuite, la Haute Corporation s'oppose formellement à une disposition de l'article 4 pour cause de formulation « très vague » des faits sanctionnables se heurtant au principe de spécification de l'incrimination, corollaire du principe de la légalité de la peine, consacré par l'article 14 de la Constitution. Enfin, l'article 8 est également visé par une opposition formelle pour cause de formulation imprécise qui ne permet pas d'identifier les comportements soumis à sanction.

En ce qui concerne l'article 7, le Conseil d'État estime que le caractère « permanent » ne se réfère pas à la carte, mais au handicap et propose de reformuler l'alinéa sous revue en ce sens, afin d'éviter d'employer une terminologie induisant en erreur sur le nécessaire renouvellement de la carte.

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (30.11.2021)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État estime que les quatre amendements répondent de manière satisfaisante à ses observations et qu'il peut lever toutes les oppositions formelles.

À l'égard de l'article 4, le Conseil d'État donne toutefois à considérer que l'amendement sous revue érige en contravention l'usage d'une carte de stationnement falsifiée, alors que l'article 198 du Code pénal qui incrimine l'usage de faux l'érige en délit. En conséquence, il demande d'omettre le point 2° ; l'usage d'une fausse carte de stationnement relevant déjà des dispositions du Code pénal.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis de la Chambre de Commerce (02.04.2021)

Dans son avis, portant la référence interne 5781SMI, la Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler et est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, tout en renvoyant à son avis séparé 5782SMI du même jour relatif au projet de règlement grand-ducal 1) fixant le modèle et le contenu de la carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que de la demande et du certificat médical en vue de l'obtention de cette carte ; 2) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, projet de règlement grand-ducal qu'elle approuve également.

Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (30.11.2021).

La Chambre de Commerce approuve les amendements parlementaires et salue tout particulièrement ceux visant à préciser les sanctions prévues au projet de loi, permettant ainsi de mettre ce dernier en conformité avec les principes de spécification de l'incrimination et de légalité de la peine.

*

V. AUTRES AVIS

Avis de la Commission nationale pour la protection des données (10.12.2021)

La Commission nationale pour la protection des données (CNPDP) a adopté un avis commun relatif au projet de loi et au projet de règlement grand-ducal et y limite ses observations aux questions ayant trait à la protection des données à caractère personnel, soulevées par les articles 2 et 7 du projet de loi et les articles 1 et 2 du projet de règlement grand-ducal.

La CNPDP émet une série d'observations et des interrogations sur des aspects liés à l'application des dispositions du Règlement général sur la protection des données (RGPD) et notamment sur le traitement

de catégories particulières de données, sur les catégories de données à caractère personnel, sur les données relatives aux personnes morales auxquelles la carte de stationnement est délivrée, sur les catégories de données collectées à travers les formulaires visés à l'annexe 2 du projet de règlement grand-ducal, sur la collecte de la « décision du médecin-membre de la commission médicale », sur l'accès aux différentes données à caractère personnel, sur la durée de conservation des données à caractère personnel et sur le système de contrôle par code QR figurant sur la carte de stationnement pour personnes physiques.

La CNPD se félicite que, du point de vue de la sécurité juridique, soit prévu, à l'alinéa 1^{er} de l'article 7 du projet de loi, le principe de la création d'une « banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées », conformément à l'article 6, paragraphe 3 du RGPD. Or, bien qu'il y ait lieu de féliciter les auteurs du projet de loi d'avoir précisé les catégories de données qui seraient traitées, ainsi que les finalités pour lesquelles celles-ci seraient traitées, ou encore la durée de conservation des données traitées, la CNPD estime que certains éléments « *ne sont pas (ou pas suffisamment) précisés dans le projet de loi* ».

Elle estime par ailleurs que les auteurs du projet de loi devraient être particulièrement attentifs aux « mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits et libertés de la personne concernée » qui devraient être mises en œuvre par le responsable du traitement dans le cadre des traitements de « données sensibles », tels que visés à l'article 7 du projet de loi et à l'article 2 du projet de règlement grand-ducal.

En l'absence de précisions dans le commentaire des articles sur les raisons qui justifieraient la collecte du numéro d'identification national et de la photocopie du permis de conduire, la CNPD estime ne pas être en mesure d'apprécier si le principe de minimisation des données, en vertu duquel seules les données nécessaires à la réalisation des finalités doivent être traitées, serait respecté. Il en va de même pour la photo du demandeur de la carte.

Conformément à l'article 5, paragraphe 1, lettre f) du RGPD les données à caractère personnel doivent être « traitées de façon à garantir une sécurité appropriée des données à caractère personnel, y compris la protection contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle, à l'aide de mesures techniques ou organisationnelles appropriées (intégrité et confidentialité) ». En outre, l'article 32 du RGPD dispose que « le responsable du traitement et le sous-traitant mettent en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque ». La CNPD rappelle dès lors que le ministre devra mettre en place de telles mesures afin d'assurer la confidentialité et la sécurité de telles données, dont notamment un système de journalisation des activités des utilisateurs, des anomalies et des événements liés à la sécurité et elle recommande que les données de journalisation soient conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

En vertu du principe de la limitation de la conservation du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées. S'il y a lieu de féliciter les auteurs du projet de loi d'avoir prévu des durées de conservation pour les données traitées dans le cadre du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal, la CNPD souhaite néanmoins que quelques précisions y soient apportées, car bien que celles-ci soient fixées dans le texte, le commentaire des articles n'explique pas les critères retenus qui justifieraient les différentes durées. Par conséquent, en l'absence de précisions, la CNPD déclare ne pas être en mesure d'apprécier si, en l'occurrence, le principe de durée de conservation limitée des données a été respecté.

Enfin, la véracité des cartes de stationnement pouvant être contrôlée grâce à un code QR, la CNPD regrette que les modalités de ce contrôle ne soient pas précisées par les auteurs du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal et se demande comment un tel contrôle se déroulera en pratique et qui pourra l'effectuer.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

À titre liminaire, il y a lieu de noter qu'il a été tenu compte de toutes les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 1^{er}.

Cet article fixe les modalités en vue de l'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 2.

Cet article prévoit les modalités de la demande d'obtention de la carte de stationnement.

Dans son premier avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que les alinéas 1^{er}, 3 et 4 se réfèrent à l'intervention d'une « commission médicale » dans le processus décisionnel. En comparant cette référence à celles prévues à l'article 3 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 et à l'article 2 du projet de règlement grand-ducal n° 53.530, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de comprendre que le projet de loi vise la commission médicale prévue à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. En effet, aussi bien le règlement grand-ducal en vigueur que le projet de règlement grand-ducal précité renvoient audit article qui, à son paragraphe 2, institue une « commission médicale », qui peut intervenir dans le cadre de l'obtention, du renouvellement ou du retrait des permis de conduire « [a]fin d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclo-moteur ».

L'article n'appelle pas d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 3.

Cet article fixe les modalités d'utilisation de la carte de stationnement.

Dans son premier avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État relève que la formulation nouvelle de l'alinéa 1^{er} est susceptible d'exclure la quasi-totalité des personnes handicapées visées par l'article 1^{er}, alinéa 3. En effet, en permettant l'utilisation de la carte de stationnement par le seul titulaire qui conduit l'automoteur ou qui se fait transporter « s'il a besoin de l'assistance du conducteur pour pouvoir se déplacer soit à pied, soit dans un véhicule adapté aux besoins d'une personne en situation de handicap », le libellé tel que proposé n'inclut plus les personnes visées à l'article 1^{er}, alinéa 3, qui se font transporter, mais qui n'ont pas besoin de l'assistance du conducteur par la suite.

La Haute Corporation estime ainsi que la formulation de l'alinéa sous revue excluant certaines des personnes qui, en raison de leur éligibilité à être titulaire d'une carte de stationnement en vertu de l'article 1^{er}, se trouvent dans une situation de comparabilité, risque de porter atteinte au principe d'égalité devant la loi, inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications de nature à fonder la différence de traitement répondant aux critères établis par la Cour constitutionnelle, à savoir que la différence de traitement procède de disparités objectives, qu'elle est rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Il se déclare, à défaut d'explications, d'ores et déjà d'accord avec une reformulation de l'alinéa 1^{er} sous revue reprenant le libellé exact de l'alinéa 1^{er} tel que prévu à l'article 5 du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003, et qui prévoit que « [l]e titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter », de manière à y inclure toutes les personnes handicapées visées par le projet de loi sous avis.

À l'alinéa 2, tandis que le règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 ainsi que le projet de règlement grand-ducal n° 53.530 prévoient une référence aux signaux « C18 ou E23 », le Conseil d'État s'interroge pourquoi le signal E23, qui indique un parking, n'est plus cité à l'alinéa sous examen.

Afin de tenir compte des observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'État.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'État concernant la référence aux signaux « C18 ou E23 », il est précisé qu'au panneau C18 (stationnement interdit) peut être ajoutée une exception pour personnes handicapées (panneau additionnel modèle 5b). Celui-ci est le panneau utilisé pour marquer les emplacements réservés aux personnes handicapées.

Le panneau E23 (P blanc sur fond bleu) indique un parking en général. Le Code de la Route ne prévoit cependant pas la possibilité d'ajouter le panneau modèle 5b à ce panneau.

Sur le terrain, uniquement le panneau C18 avec le modèle 5b sont utilisés par les administrations étatiques et communales pour démarquer les emplacements pour personnes handicapées.

À noter encore que si une personne, titulaire d'une carte de stationnement, utilise un quelconque autre emplacement que celui muni d'un panneau C18 avec sa carte, elle n'aura pas d'avantages et devra quand même payer le parking.

Le panneau E23 avec ajout du modèle 5b n'existe de fait pas.

Article 4.

Cet article précise qu'une carte de stationnement est personnelle et fixe la durée de validité de celle-ci.

Dans son premier avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que du fait de la formulation très vague choisie par les auteurs du projet de loi, le texte sous examen se heurte au principe de spécification de l'incrimination, corollaire du principe de la légalité de la peine, consacré par l'article 14 de la Constitution. En effet, le simple fait de se référer à une « utilisation non conforme » à la loi en projet ne permet pas de déceler les éléments constitutifs de l'infraction. Cette formulation risque, pour le surplus, de porter atteinte au principe de la personnalité des peines, puisque l'utilisation non conforme de la carte pourrait entraîner une sanction à l'encontre du titulaire de celle-ci, alors que le non-respect de la loi aurait eu lieu à son insu.

Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, que les auteurs indiquent avec précision les faits sanctionnables.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé de rayer la partie de la phrase concernant l'utilisation. En effet, une utilisation non conforme de la carte de stationnement doit être sanctionnée autrement que par le retrait de la carte, étant donné que les faits médicaux qui sont à la base de l'émission de la carte ne disparaissent pas suite à une utilisation non conforme de la carte. Cependant, si les conditions médicales ne sont plus remplies, le ministre doit pouvoir refuser ou retirer une carte.

La commission a ensuite proposé de modifier l'article 4 du projet de loi comme suit :

« **Art. 4.** Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, ~~s'il est constaté à charge du titulaire ou du demandeur une utilisation non conforme aux dispositions de la présente loi, ou~~ si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte. »

Dans son avis complémentaire du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime l'utilisation non conforme de la carte de stationnement des causes de retrait et de refus de renouvellement. La nouvelle teneur de l'article 4, alinéa 5, laisse subsister un seul cas de retrait et de refus de renouvellement de la carte, à savoir le fait de ne plus remplir les conditions y donnant droit.

L'amendement sous revue permet la levée de l'opposition formelle quant à l'article 4, alinéa 5, de la loi en projet.

La commission en a pris note.

Article 5.

Cet article précise les modalités selon lesquelles certaines cartes de stationnement sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 6.

Cet article fixe les modalités d'octroi d'une carte de stationnement pour institutions et associations.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État note que l'article sous examen permet aux institutions et associations prenant en charge des personnes handicapées de bénéficier d'une carte de stationnement.

Le Conseil d'État constate qu'à la différence des cartes de stationnement pour personnes handicapées dont peuvent bénéficier les personnes physiques, la validité des cartes octroyées aux institutions et associations est « confinée », en vertu de l'alinéa 3, au territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Or, cette disposition crée, d'après la Haute Corporation, une différence de traitement entre les personnes handicapées qui sont elles-mêmes titulaires de la carte de stationnement – pouvant bénéficier de la reconnaissance, à l'étranger, de leur carte de stationnement – et les personnes handicapées prises en charge par des institutions ou des associations.

Le Conseil d'État estime par conséquent que la disposition sous avis se heurte au principe de l'égalité devant la loi, tel qu'inscrit à l'article 10*bis* de la Constitution. Dans l'attente d'explications à même de justifier la différence de traitement répondant aux critères précités à l'endroit de l'article 3, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé de rayer la phrase limitant la validité des cartes pour les institutions au territoire national.

La commission a par conséquent proposé d'amender l'article 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 6.** La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1^{er} à condition d'être :

- 1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;
- 2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1^{er}.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1^{er}.

~~**La validité de la carte pour institutions et associations est confinée au territoire du Grand-Duché de Luxembourg et son utilisation est limitée aux circonstances reprises à l'article 3. Mention de cette limitation est faite sur les cartes de stationnement.**~~ »

Dans son avis complémentaire du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement sous examen supprime l'alinéa 3, de sorte que la validité des cartes de stationnement octroyées aux institutions et associations ne se trouve plus circonscrite au territoire national : la différence de traitement entre les cartes de stationnement des personnes handicapées et celles délivrées aux institutions et associations se trouve ainsi supprimée.

La commission en a pris note.

Article 7.

Cet article a trait à la banque de données dédiée exclusivement à l'établissement, le renouvellement et la gestion des cartes de stationnement. À cet effet, une nouvelle application informatique répondant aux exigences du régime général sur la protection des données sera mise en place.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que l'alinéa 8 prévoit une extension de la durée de conservation pour les « données des personnes détenteur [sic] d'une carte de stationnement permanente ». Or, le régime prévu par la loi en projet ne prévoit pas de carte « permanente ». Si le caractère « permanent » ne se réfère pas à la carte, mais au handicap, il y aurait lieu de reformuler l'alinéa sous revue en ce sens, afin d'éviter d'employer une terminologie induisant en erreur sur le nécessaire renouvellement de la carte.

En tenant compte des observations du Conseil d'État, la commission a décidé de remplacer le terme « permanente » à l'alinéa 8 par les termes « délivrée sur base d'un handicap permanent ».

La commission a par conséquent décidé de modifier l'article 7 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1^{er} et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont reprises dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire ;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale ;
- 6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de 10 dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes ~~détentrices~~ d'une carte de stationnement **délivrée sur base d'un handicap** permanente peuvent être conservées au-delà d'une durée de 10 dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte. »

Dans son avis complémentaire du 30 novembre 2021, le Conseil d'État constate que la terminologie retenue clarifie que la durée de conservation est étendue, non pas pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement permanente, mais pour les personnes dont le handicap est permanent. L'amendement sous revue répond de manière satisfaisante aux observations du Conseil d'État.

Article 8.

Cet article définit les pénalités prévues en cas d'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement. Il prévoit en outre que des avertissements taxés peuvent être établis.

Dans son avis du 16 juillet 2021, le Conseil d'État constate que l'alinéa 1^{er} de l'article sous examen prévoit des sanctions notamment pour l'« utilisation non-règlementaire » de la carte de stationnement. En raison de l'imprécision de cette référence, ne permettant pas d'identifier les comportements soumis à sanction, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue sur le fondement de l'article 14 de la Constitution et demande aux auteurs de citer de manière précise les dispositions dont la violation est assortie des amendes prévues.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire a décidé de préciser qu'est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ainsi que par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

La commission a par conséquent décidé de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

« Art. 8. ~~Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 4, alinéa 5, l'utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire ainsi que l'utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement sont punies d'une amende de 75 à 250 euros.~~

Est punie d'une amende de 75 à 250 euros l'utilisation d'une carte de stationnement

1° périmée ;

2° falsifiée ;

3° non originale ;

4° dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ;

5° par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1^{er}.

L'article 15, alinéas 3 à 8, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application. »

Dans son avis complémentaire du 30 novembre 2021, le Conseil d'État note que dans sa teneur résultant de l'amendement sous revue, l'article 8, alinéa 1^{er}, punit l'utilisation d'une carte de stationnement périmée, falsifiée, non originale, dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ou par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte. La formulation retenue répond aux exigences de précision, de sorte que l'opposition formelle peut être levée. Cependant, le Conseil d'État donne à considérer que l'amendement sous revue érige en contravention l'usage d'une carte de stationnement falsifiée, alors que l'article 198 du Code pénal qui incrimine l'usage de faux l'érige en délit. Le Conseil d'État demande dès lors d'omettre le point 2°, l'usage d'une fausse carte de stationnement relevant des dispositions du Code pénal.

La commission s'est ralliée à la suggestion du Conseil d'État.

Article 9.

Cet article prévoit que toutes les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Article 10.

Cet article fixe l'entrée en vigueur de la présente loi au premier jour du troisième mois qui suit sa publication.

L'article n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7805 dans la teneur qui suit :

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Art. 1^{er}. Il est créé une carte de stationnement pour personnes handicapées, dénommée ci-après « carte de stationnement », dont le handicap induit une mobilité réduite.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « ministre », délivre les cartes de stationnement visées à l'alinéa 1^{er}.

Par personne handicapée au sens de la présente loi on entend :

- 1° les personnes incapables de faire seules ou de façon continue plus de 100 mètres ;
- 2° les personnes se déplaçant au moyen d'une aide technique à la mobilité ;
- 3° les personnes aveugles et les personnes qui, en raison de leur malvoyance, ne peuvent pas conduire un véhicule ;
- 4° les personnes atteintes d'une maladie évolutive ayant un impact sur la mobilité.

La durée du handicap doit dépasser six mois en vue de pouvoir donner lieu à l'établissement de la carte de stationnement. Dans le cas des personnes ne remplissant pas cette condition au moment de la demande en obtention de la carte, la procédure d'examen de la demande porte en outre sur la durée prévisionnelle du handicap.

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, en présence d'une maladie ou d'un handicap induisant la perte de la mobilité, le ministre peut délivrer une carte de stationnement à d'autres personnes que celles visées par les critères énumérés à l'alinéa 3.

La carte de stationnement est uniquement délivrée à des personnes résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les modèles et le contenu de la carte de stationnement sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Art. 2. La demande en obtention de la carte de stationnement doit être adressée au ministre qui la soumet à l'avis d'un médecin-membre de la commission médicale. Le fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des dispositions de l'article 4, alinéa 3, la demande doit être accompagnée d'un certificat médical. La forme et le contenu dudit certificat médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert, le demandeur doit se soumettre à un examen médical à effectuer par un médecin-membre de la commission médicale. A cette fin, le ministre adresse quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix ou par un accompagnateur du patient tel que prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient. La convocation doit comporter une indication sommaire des raisons qui motivent ledit examen médical. Si l'intéressé ne comparait pas à l'examen médical malgré deux convocations par lettre recommandée, la carte de stationnement est refusée.

Si le demandeur est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité ou s'il a introduit une demande en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire, il peut être convoqué devant la commission médicale visée à l'alinéa 1^{er} pour examiner si les infirmités ou troubles dont il souffre ne sont pas susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur.

Art. 3. Le titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter.

Le titulaire ne doit faire usage de cette carte que sur des emplacements spécialement réservés aux véhicules susvisés par le signal C,18 complété par un panneau additionnel reproduisant le symbole du fauteuil roulant.

Art. 4. Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte.

Art. 5. Les cartes de stationnement pour personnes handicapées établies par les Etats membres de l'Union européenne conformément à la recommandation n° 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que les cartes émises par les membres de l'Espace économique européen sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

Sont également reconnues les cartes de stationnement pour personnes handicapées délivrées par les autorités compétentes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne, d'Irlande du Nord, de Gibraltar, de Guernesey, de Jersey et de l'Île de Man.

Art. 6. La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1^{er} à condition d'être :

- 1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;
- 2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1^{er}.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1^{er}.

Art. 7. Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1^{er} et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont repris dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale;

6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes détentrices d'une carte de stationnement délivrée sur base d'un handicap permanent peuvent être conservées au-delà d'une durée de dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Art. 8. Est punie d'une amende de 75 à 250 euros, l'utilisation d'une carte de stationnement :

- 1° périmée ;
- 2° non originale ;
- 3° dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ;
- 4° par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1^{er}.

L'article 15, alinéas 3 à 8, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application.

Art. 9. Les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

Art. 10. La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Luxembourg, le 6 janvier 2022

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Bulletin de vote 2 - projet de loi N°7805

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 18/01/2022 19:57:07	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 2	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7805 PL 7805 - Carte de stationnement	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 7805	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	50	0	0	50
Procuration:	10	0	10	10
Total:	5960	0	10	60

correction de vote
di

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nan	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	(M. Eischen Félix)
M. Wolter Michel	Oui	(Mme Hansen Martine)			

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui	(Mme Lorsché Josée)	M. Back Carlo	Oui	
M. Benoy François	Oui		Mme Bernard Djuna	Oui	
Mme Empain Stéphanie	Oui	(M. Benoy François)	Mme Gary Chantal	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
M. Margue Charles	Oui				

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui	(M. Graas Gusty)	M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Hahn Max)

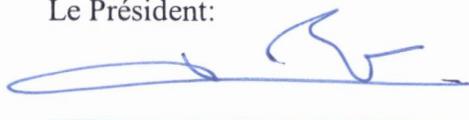
LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui	(Mme Hemmen Cécile)	M. Biancalana Dan	Oui	(M. Cruchten Yves)
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	

déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	(Mme Cecchetti Myriam)

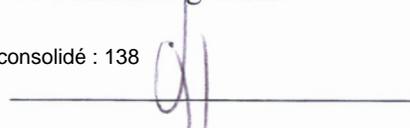
Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:



Le Secrétaire général:



Texte voté - projet de loi N°7805



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7805

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

*

Art. 1^{er}. Il est créé une carte de stationnement pour personnes handicapées, dénommée ci-après « carte de stationnement », dont le handicap induit une mobilité réduite.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « ministre », délivre les cartes de stationnement visées à l'alinéa 1^{er}.

Par personne handicapée au sens de la présente loi on entend :

- 1° les personnes incapables de faire seules ou de façon continue plus de 100 mètres ;
- 2° les personnes se déplaçant au moyen d'une aide technique à la mobilité ;
- 3° les personnes aveugles et les personnes qui, en raison de leur malvoyance, ne peuvent pas conduire un véhicule ;
- 4° les personnes atteintes d'une maladie évolutive ayant un impact sur la mobilité.

La durée du handicap doit dépasser six mois en vue de pouvoir donner lieu à l'établissement de la carte de stationnement. Dans le cas des personnes ne remplissant pas cette condition au moment de la demande en obtention de la carte, la procédure d'examen de la demande porte en outre sur la durée prévisionnelle du handicap.

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, en présence d'une maladie ou d'un handicap induisant la perte de la mobilité, le ministre peut délivrer une carte de stationnement à d'autres personnes que celles visées par les critères énumérés à l'alinéa 3.

La carte de stationnement est uniquement délivrée à des personnes résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les modèles et le contenu de la carte de stationnement sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Art. 2. La demande en obtention de la carte de stationnement doit être adressée au ministre qui la soumet à l'avis d'un médecin-membre de la commission médicale. Le fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des dispositions de l'article 4, alinéa 3, la demande doit être accompagnée d'un certificat médical. La forme et le contenu dudit certificat médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert, le demandeur doit se soumettre à un examen médical à effectuer par un médecin-membre de la commission médicale. A cette fin, le ministre adresse quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix ou par un accompagnateur du patient tel que prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient. La convocation doit comporter une indication sommaire des raisons qui motivent ledit examen médical. Si l'intéressé ne comparait pas à l'examen médical malgré deux convocations par lettre recommandée, la carte de stationnement est refusée.

Si le demandeur est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité ou s'il a introduit une demande en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire, il peut être convoqué devant la commission médicale visée à l'alinéa 1^{er} pour examiner si les infirmités ou troubles dont il souffre ne sont pas susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur.

Art. 3. Le titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter.

Le titulaire ne doit faire usage de cette carte que sur des emplacements spécialement réservés aux véhicules susvisés par le signal C,18 complété par un panneau additionnel reproduisant le symbole du fauteuil roulant.

Art. 4. Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte.

Art. 5. Les cartes de stationnement pour personnes handicapées établies par les Etats membres de l'Union européenne conformément à la recommandation n° 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que les cartes émises par les membres de l'Espace économique européen sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

Sont également reconnues les cartes de stationnement pour personnes handicapées délivrées par les autorités compétentes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne, d'Irlande du Nord, de Gibraltar, de Guernesey, de Jersey et de l'Île de Man.

Art. 6. La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1^{er} à condition d'être :

- 1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'Etat et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;
- 2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1^{er}.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1^{er}.

Art. 7. Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1^{er} et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont repris dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale;

6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes détentrices d'une carte de stationnement délivrée sur base d'un handicap permanent peuvent être conservées au-delà d'une durée de dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Art. 8. Est punie d'une amende de 75 à 250 euros, l'utilisation d'une carte de stationnement :

- 1° périmée ;
- 2° non originale ;
- 3° dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ;
- 4° par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1^{er}.

L'article 15, alinéas 3 à 8, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application.

Art. 9. Les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

Art. 10. La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 18 janvier 2022

Le Secrétaire général,

s. Laurent Scheeck

Le Président,

s. Fernand Etgen

7805/08

N° 7805⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**portant création d'une carte de stationnement
pour personnes handicapées**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(1.2.2022)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 18 janvier 2022 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant création d'une carte de stationnement
pour personnes handicapées**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 18 janvier 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les vis émis par le Conseil d'État en ses séances des 16 juillet et 30 novembre 2021 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 12 votants, le 1^{er} février 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Mémorial A N° 121 de 2022

Loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

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

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 18 janvier 2022 et celle du Conseil d'État du 1^{er} février 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

Il est créé une carte de stationnement pour personnes handicapées, dénommée ci-après « carte de stationnement », dont le handicap induit une mobilité réduite.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « ministre », délivre les cartes de stationnement visées à l'alinéa 1^{er}.

Par personne handicapée au sens de la présente loi on entend :

1° les personnes incapables de faire seules ou de façon continue plus de 100 mètres ;

2° les personnes se déplaçant au moyen d'une aide technique à la mobilité ;

3° les personnes aveugles et les personnes qui, en raison de leur malvoyance, ne peuvent pas conduire un véhicule ;

4° les personnes atteintes d'une maladie évolutive ayant un impact sur la mobilité.

La durée du handicap doit dépasser six mois en vue de pouvoir donner lieu à l'établissement de la carte de stationnement. Dans le cas des personnes ne remplissant pas cette condition au moment de la demande en obtention de la carte, la procédure d'examen de la demande porte en outre sur la durée prévisionnelle du handicap.

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, en présence d'une maladie ou d'un handicap induisant la perte de la mobilité, le ministre peut délivrer une carte de stationnement à d'autres personnes que celles visées par les critères énumérés à l'alinéa 3.

La carte de stationnement est uniquement délivrée à des personnes résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les modèles et le contenu de la carte de stationnement sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Art. 2.

La demande en obtention de la carte de stationnement doit être adressée au ministre qui la soumet à l'avis d'un médecin-membre de la commission médicale. Le fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des dispositions de l'article 4, alinéa 3, la demande doit être accompagnée d'un certificat médical. La forme et le contenu dudit certificat médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert, le demandeur doit se soumettre à un examen médical à effectuer par un médecin-membre de la commission médicale. À cette fin, le ministre adresse quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix ou par

un accompagnateur du patient tel que prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient. La convocation doit comporter une indication sommaire des raisons qui motivent ledit examen médical. Si l'intéressé ne comparait pas à l'examen médical malgré deux convocations par lettre recommandée, la carte de stationnement est refusée.

Si le demandeur est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité ou s'il a introduit une demande en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire, il peut être convoqué devant la commission médicale visée à l'alinéa 1^{er} pour examiner si les infirmités ou troubles dont il souffre ne sont pas susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur.

Art. 3.

Le titulaire de la carte de stationnement est autorisé à apposer celle-ci au pare-brise du véhicule automoteur qu'il conduit ou dans lequel il se fait transporter.

Le titulaire ne doit faire usage de cette carte que sur des emplacements spécialement réservés aux véhicules susvisés par le signal C,18 complété par un panneau additionnel reproduisant le symbole du fauteuil roulant.

Art. 4.

Nul ne peut détenir plus d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement est personnelle. Sa durée de validité est limitée à cinq ans et elle ne peut pas dépasser la durée du handicap.

Le renouvellement de la carte de stationnement intervient dans les conditions prévues à l'article 2.

Le renouvellement de la carte de stationnement dont le demandeur n'est pas titulaire d'un permis de conduire ou qui n'a pas introduit une demande en obtention ou de renouvellement d'un permis de conduire peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

Toute carte de stationnement périmée doit être restituée sans délai au ministre.

La carte de stationnement peut être retirée ou son renouvellement refusé par le ministre, si le titulaire ne remplit plus les conditions nécessaires pour la délivrance de la carte.

Art. 5.

Les cartes de stationnement pour personnes handicapées établies par les États membres de l'Union européenne conformément à la recommandation n° 98/376/CE du Conseil du 4 juin 1998 sur une carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que les cartes émises par les membres de l'Espace économique européen sont reconnues au Grand-Duché de Luxembourg.

Sont également reconnues les cartes de stationnement pour personnes handicapées délivrées par les autorités compétentes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne, d'Irlande du Nord, de Gibraltar, de Guernesey, de Jersey et de l'Île de Man.

Art. 6.

La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée aux institutions et associations ayant à charge des personnes handicapées visées par la définition de l'article 1^{er} à condition d'être :

- 1° agréées comme service pour personnes handicapées ou âgées en exécution des dispositions de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'État et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ;
- 2° en charge au sein de leur établissement, de façon régulière, de plus de trois personnes répondant aux critères de la définition de personne handicapée déterminés à l'article 1^{er}.

La carte peut également être délivrée aux établissements visés par la loi du 20 juillet 2018 portant création de centres de compétences en psycho-pédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire et aux différents centres pour le développement intellectuel relevant de la compétence du ministre ayant respectivement l'Éducation nationale, l'Enfance et la Jeunesse dans ses attributions et ayant à charge plus de trois personnes et répondant aux critères de définition des personnes handicapées déterminés à l'article 1^{er}.

Art. 7.

Les informations relatives aux cartes de stationnement délivrées prévues aux articles 1^{er} et 6, les renseignements contenus sur ces cartes ainsi que les informations concernant les procédures administratives concernant ces cartes sont repris dans une banque de données nationale relative aux cartes de stationnement pour personnes handicapées.

Dans la banque de données visée à l'alinéa 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- 1° permettre le contrôle du respect des dispositions de la présente loi et de son règlement d'exécution ;
- 2° émission et gestion administrative des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 3° renouvellement des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6 ;
- 4° retrait des cartes de stationnement prévues aux articles 1^{er} et 6.

Dans cette banque de données figurent les données suivantes :

- 1° signalétique et adresse du titulaire ;
- 2° la photo et la signature du titulaire ;
- 3° le cas échéant, le numéro du permis de conduire du titulaire ;
- 4° la durée de validité de la carte de stationnement ;
- 5° la décision du médecin-membre de la commission médicale ;
- 6° le nom, le matricule, le numéro d'identification du véhicule et l'adresse de contact de l'établissement auquel la carte de stationnement a été délivrée.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'État a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Les données sont conservées pour une durée de dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Par dérogation à l'alinéa 7, les données des personnes détentrices d'une carte de stationnement délivrée sur base d'un handicap permanent peuvent être conservées au-delà d'une durée de dix ans, sauf la photographie et la signature ayant servi de base pour émettre une carte de stationnement qui sont conservées pendant les trois mois qui suivent l'établissement de cette carte.

Art. 8.

Est punie d'une amende de 75 à 250 euros, l'utilisation d'une carte de stationnement :

- 1° périmée ;
- 2° non originale ;
- 3° dont le titulaire ne remplit plus les conditions prévues à l'article 1^{er} ;
- 4° par une personne tierce en l'absence du titulaire de la carte.

Des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale pour les contraventions énumérées à l'alinéa 1^{er}.

L'article 15, alinéas 3 à 8, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est d'application.

Art. 9.

Les cartes de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à l'expiration de leur validité.

Art. 10.

La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 11 février 2022.
Henri

Doc. parl. 7805 ; sess. ord. 2020-2021 et 2021-2022.



Résumé

PROJET DE LOI
portant création d'une carte de stationnement pour
personnes handicapées

RESUME

Le projet de loi se compose de dix articles et a comme objet de porter création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et de fixer les modalités en vue de l'obtention et de l'utilisation de cette carte. Il a vocation à remplacer le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 *concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées* qui régleme actuellement les cartes de stationnement pour personnes handicapées. Les critères d'octroi d'une carte de stationnement pour personnes handicapées étant à considérer comme un élément d'intégration sociale de personnes handicapées et donc - suite à une modification constitutionnelle - comme relevant d'une matière réservée à la loi, une loi est nécessaire en tant que base légale. Désormais, un règlement grand-ducal ne se conçoit en cette matière que si son intervention est expressément prévue par la loi, dans le respect du cadre tracé par l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

En 2019, il était prévu de remplacer le règlement grand-ducal modifié de 2003 par un nouveau règlement grand-ducal afin de moderniser le texte et d'introduire notamment un nouveau modèle de la carte de stationnement plus difficile à falsifier. Cependant, dans son avis du 22 octobre 2019, le Conseil d'État a soulevé que depuis la révision constitutionnelle intervenue en 2007 les principes relatifs à l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap sont une matière réservée à la loi et que dès lors le pouvoir réglementaire ne dispose plus du pouvoir spontané de réglementer cette matière. L'intervention du règlement grand-ducal n'étant ni expressément prévue, ni encadrée par la loi dans le respect de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, le règlement grand-ducal en projet risquait donc d'être dépourvu de base légale adéquate.

Le présent projet de loi s'inspire donc des dispositions du règlement grand-ducal précité du 31 janvier 2003 et du projet de règlement grand-ducal précité de 2019, tout en introduisant certaines nouveautés. Ainsi, le projet de loi :

- élargit le cercle des bénéficiaires d'une carte de stationnement pour institutions et associations aux établissements de l'éducation différenciée,
- et fixe désormais aussi les modalités concernant la reconnaissance des cartes de stationnement émises par les autorités compétentes du Royaume-Uni après le BREXIT.

Le nouveau projet de règlement grand-ducal « 1) *fixant le modèle et le contenu de la carte de stationnement pour personnes handicapées ainsi que de la demande et du certificat*

médical en vue de l'obtention de cette carte ; 2) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points » procède notamment à :

- la modification du modèle des cartes de stationnement pour personnes handicapées afin de les protéger contre la falsification ou la contrefaçon ;
- la fixation des modèles de formulaires de demande en obtention d'une carte de stationnement ainsi que de certificat médical figurant au dos dudit formulaire afin de permettre la numérisation des demandes et d'adapter le formulaire aux exigences pratiques des médecins chargés de l'examen des demandes ;
- la modification de l'annexe I « *Catalogue des avertissements taxés* » du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, afin d'y intégrer la future loi servant de base légale à l'établissement de la carte de stationnement pour personnes handicapées ; et finalement
- l'abrogation du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Selon la fiche financière accompagnant le projet de loi, le présent projet n'aura aucun impact sur le budget de l'État.