



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 8005

Projet de loi sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1er et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics

Date de dépôt : 12-05-2022

Date de l'avis du Conseil d'État : 15-11-2022

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

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
12-05-2022	Déposé	8005/00	<u>3</u>
11-07-2022	Avis de la Commission nationale pour la protection des données (1.7.2022)	8005/01	<u>24</u>
25-07-2022	Avis du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises (18.7.2022)	8005/02	<u>33</u>
01-08-2022	Avis du Conseil supérieur des personnes handicapées	8005/03	<u>36</u>
14-11-2022	Avis de la Chambre de Commerce (26.10.2022)	8005/04	<u>41</u>
15-11-2022	Avis du Conseil d'État (15.11.2022)	8005/05	<u>44</u>
08-06-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 24 ) de la reunion du 8 juin 2023	24	<u>53</u>
01-12-2023	Avis de la Chambre des Métiers (31.3.2023)	8005/06	<u>70</u>
08-04-2024	Avis de la Fédération des acteurs du secteur social au Luxembourg (2.4.2024)	8005/07	<u>73</u>

8005/00

**N° 8005**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**sur les transports spécifiques et modifiant les  
articles 1er et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021  
sur les transports publics**

\* \* \*

*(Dépôt: le 12.5.2022)*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté grand-ducal de dépôt (4.5.2022).....	1
2) Exposé des motifs .....	2
3) Texte du projet de loi.....	5
4) Commentaire des articles .....	10
5) Fiche financière .....	16
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	16

\*

**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 sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1er et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics.

Palais de Luxembourg, le 4 mai 2022

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

François BAUSCH

HENRI

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### Généralités

L'objet du projet de loi consiste en l'introduction d'un cadre législatif dédié aux services de transports spécifiques organisés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

### Contexte et historique

L'Administration des transports publics (ATP), sous la tutelle du ministre de la mobilité et des travaux publics, est en charge de l'organisation des transports publics tels que définis par la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics. Cette organisation comprend la gestion technique et opérationnelle des transports publics spécifiques par route.

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

Il s'agit en l'occurrence des types de transports suivants, gérés aujourd'hui par l'ATP :

- les transports dénommés Adapto : ce service de transport avait été introduit en 2008 sous la dénomination de Novabus, d'abord pour la durée probatoire d'un an, puis définitivement en mai 2009, sur base de contrats de services publics conclus avec des entreprises de transport privées. Le service visait les citoyens avec un handicap définitif ou une déficience physique, mentale, sensorielle ou psychique, lorsque ce handicap entraîne une mobilité fortement réduite. Il a été introduit sous forme d'un service occasionnel de transport à la demande, puisqu'il était prévu que l'ayant-droit puisse l'utiliser de temps en temps, pour couvrir ses besoins en déplacement pour ses loisirs et donc lui permettre de mieux s'intégrer à la vie sociale. Il était payant moyennant un titre de transport dont s'acquittait le bénéficiaire, et a été sujet de plusieurs réformes, d'abord en 2015, puis en 2020 en relation avec la gratuité des transports publics, le Gouvernement ayant décidé de rendre gratuit également le transport Adapto ;
- les transports dits CAPABS (Transports Complémentaires d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques) : ces transports étaient auparavant plutôt connus sous le terme de « Transports Ediff », créés dans les années 1970 déjà, suite à la création d'instituts et de services d'éducation différenciée, et s'entendaient comme complémentaires aux transports scolaires ordinaires et aux transports publics. Avec ce service était visé un transport plus ou moins régulier et en général au quotidien, des enfants et adultes vers :
  - les centres de compétence et de logopédie ;
  - des structures scolaires spécialisées à l'étranger ;
  - des écoles fondamentales ou des lycées en cas d'inclusion des élèves et étudiants.
 S'y sont rajouté, au fil des années, des transport de personnes à destination de structures qui avaient la vocation d'encadrer des personnes handicapées ou à besoins spécifiques, tels que :
  - les ateliers protégés (établissement de formation, lieu de travail encadré,...) ;
  - des centres d'accueil, de soins, ou foyers de jour spécialisés dans l'encadrement de personnes à besoins spécifiques ; la panoplie des centres et structures desservies suites à des demandes envers le département des transports, et l'absence de critères d'éligibilité préalablement définis ont mené à une foulée de destinations.

Le transport CAPABS est organisé en faveur des résidents luxembourgeois, sur le territoire luxembourgeois et de la Grande région. Suite à un appel d'offres, des contrats d'exploitation ont été conclus en 2015, leur échéance ayant été reportée à la mi-2022.

Une charte sur les principes de fonctionnement essentiels de ces services et la sécurité des bénéficiaires avait été signée en 2016 par :

- le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, en charge des transports ;
- la Ministre de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région ;
- le Ministre de l'Education Nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse ; et

- le Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire.
- les transports de personnes disposant du statut de salarié handicapé qui sont employés sur le marché du travail ordinaire, ou qui ont conclu un contrat de réinsertion-emploi avec un employeur : sont assurés avec ce service les trajets entre le domicile et le lieu de travail du bénéficiaire. Le service a également été sujet de plusieurs réformes, notamment en 2015 lorsqu'il est devenu payant pour le bénéficiaire moyennant l'acquisition d'un abonnement tel qu'utilisé dans les moyens de transports publics, puis gratuit en mars 2020 avec la gratuité généralisée des transports publics et spécifiques.

### Objectifs

L'obligation de la mise en place de mesures relatives à l'amélioration de la mobilité personnelle en faveur des personnes handicapées trouve son origine à l'article 20 de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. Les transports existants et faisant l'objet du présent projet de loi, peuvent tout à fait être interprétés comme mesures efficaces pour assurer cette mobilité personnelle « *dans la plus grande autonomie possible* », en facilitant « *la mobilité personnelle des personnes handicapées selon des modalités et au moment que* » l'État choisit. Elles dépassent même les mesures préconisées, non seulement au vu de la qualité des services, mais également par le coût pour le citoyen, puisque la Convention préconise qu'elles soient « *à un coût abordable* » et qu'au Luxembourg le transport est gratuit pour l'ayant-droit.

Le programme gouvernemental 2018-2023 comprend une réforme des services de transports spécifiques, particulièrement du service Adapto. Le 23 octobre 2019, le Gouvernement en Conseil pris la décision de redéfinir l'accès au service, de mettre en place un système de planification centralisée et optimisée, de créer une commission d'évaluation nationale qui prendra les décisions relatives à l'accès au service, et d'accorder au bénéficiaire la fameuse gratuité du transport. Cette réforme s'inscrit parfaitement dans les objectifs du programme gouvernemental qui poursuit une politique de cohésion sociale et promeut une « *société inclusive et accueillante soutenant l'équité, la liberté individuelle et le respect mutuel* ». Une refonte des critères d'éligibilité des transports Adapto ainsi que de la gestion de planification et de réservation fut mise en œuvre très vite, dès le 1<sup>er</sup> mars 2020, simultanément avec l'introduction de la gratuité des transports publics nationaux et du transport Adapto. À partir de cette date, la solution logicielle acquise par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (MMTP) pour la gestion, la planification, et les réservations centralisées, a été opérationnelle. Le bénéficiaire du service a accès à ce système de réservations à travers une application mobile et/ou le centre d'appel de l'ATP (auparavant un service de la Communauté des transports).

Il avait été prévu de profiter de la 1<sup>re</sup> année de cette réforme pour acquérir des expériences dans la nouvelle gestion de ces transports, avant d'engager l'État sur une durée plus longue, tant pour l'exploitation d'un outil de gestion que pour la prestation du transport, puisque ces facteurs sont liés. L'acquisition du logiciel n'avait donc initialement été effectuée que pour une période de 10 mois, tout comme les contrats d'exploitation n'avaient été conclus que pour cette même période. La situation turbulente due à la pandémie liée à la Covid-19 et le premier confinement du 16 mars 2020 qui en a suivi, a malheureusement atténué les attentes et rendu impossible un bilan réel de la réforme, ayant pour conséquence de retarder la conclusion de nouveaux contrats d'exploitation. Tous les contrats d'exploitation ont donc été reconduits à titre transitoire. Malgré les difficultés, les expériences acquises ont cependant permis aux services du MMTP d'établir un nouveau cahier des charges pour l'acquisition d'une solution logicielle. Un nouveau logiciel est ainsi devenu opérationnel au 1<sup>er</sup> septembre 2021. Les contrats d'exploitation avec les entreprises de transport prennent échéance fin juillet 2022, aussi bien ceux pour les transports Adapto, que pour les transports CAPABS, les contrats étant distincts. Il est prévu d'intégrer prochainement les services CAPABS dans une solution logicielle similaire que les transports Adapto, au plus tard pour fin juillet 2022.

La création d'une commission médicale pour Adapto, annoncée par le Gouvernement, a pris plus de temps, et fait maintenant partie intégrante du présent projet de loi. Au lieu cependant de réduire le projet de loi à la seule création d'une telle commission, par exemple en introduisant un projet de loi qui modifierait la loi du 5 février 2021 sur les transports publics par l'ajout des dispositions nécessaires à la création de cette commission, il a été jugé opportun de légiférer sur l'entière des transports spécifiques, incluant les transports CAPABS, ceci pour plusieurs raisons.

Aujourd'hui, les transports organisés vers les centres de compétence et de logopédie ou similaires, à vocation éducative et scolaire, sont certes couverts par la loi du 20 juillet 2018 portant création de Centres de compétences en psychopédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire.

Or, en ce qui concerne les transports assurés en faveur de salariés handicapés vers leur lieu de travail ou vers les ateliers protégés, ou les transports de personnes à besoins spécifiques vers des structures spécialisées, thérapeutiques ou de soins, nulle disposition légale ou réglementaire indique que l'État est censé prendre en charge ou organiser un tel transport (ni en détermine les conditions d'accès ou de fonctionnement), si ce n'est que la loi budgétaire votée annuellement qui prévoit des crédits y afférents (articles budgétaires 20.7.34.091 et 20.7.34.092). Bien que la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics contient des définitions des différents services publics, il s'avère que les articles 4 et 8 de cette loi ne suffisent pas pour justifier l'organisation et la gestion de l'ensemble de ces transports.

L'ATP tient évidemment un registre des ayants-droit des transports spécifiques, et doit s'assurer régulièrement de sa mise à jour. Ce traitement de données est indispensable pour l'organisation et la bonne exécution du transport. Les demandes d'accès au transport, et donc les données personnelles, proviennent de différentes sources : pour bénéficier du transport Adapto, le requérant (donc potentiel bénéficiaire) adresse une demande au ministre ; pour bénéficier du transport CAPABS, il appartient au centre de compétences respectivement à la structure d'encadrement fréquentée par la personne handicapée d'introduire la demande, en faveur de cette dernière.

Aujourd'hui, le traitement des données des personnes demandant un accès au transport Adapto n'est couvert que par l'application des dispositions :

1° de l'article 6, paragraphe 1, point e) du règlement général sur la protection des données (RGPD), à savoir que 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 ;

2° de l'article 9, paragraphe 2, point a) du RGPD, à savoir que la personne concernée donne son consentement explicite au traitement des données médicales collectées ;

ce qui est insuffisant au regard de l'article 9, paragraphe 2, point g) du RGPD qui dispose que la base légale qui justifie l'existence d'une mission d'intérêt public important doit « prévoir des mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits fondamentaux et des intérêts de la personne concerné ». Ces mesures spécifiques font actuellement défaut en droit luxembourgeois de sorte qu'une base légale plus précise est nécessaire.

Considérant que le ministre de la mobilité et des travaux publics, avec l'ATP, procède à une évaluation de l'éligibilité pour l'accès au transport Adapto, et traite des données de santé, il convient de créer une base de licéité spécifique en vertu de l'article 9, paragraphe 2 du RGPD.

La solution logicielle mise en place par l'ATP prévoit déjà le traitement et le partage d'un certain nombre de données, et il est entendu que le contrat de fourniture y relatif contient les dispositions nécessaires en matière de protection de données personnelles, en particulier la définition des obligations du fournisseur sous-traitant en la matière.

Comme indiqué plus haut, il est prévu d'intégrer la gestion des transports CAPABS dans une solution logicielle, afin de faciliter ici également le processus de réservations et de suivi de trajet, tout comme l'organisation générale. Ainsi, les parents ou tuteurs, tout comme les centres fréquentés, peuvent s'assurer si l'arrivée à destination se fera à l'heure ou non. Une telle certitude leur permet de confier en toute sérénité le bénéficiaire au conducteur du véhicule.

Il est incontestable que la sécurité routière de toutes les personnes bénéficiant de l'un ou de l'autre de ces transports doit constituer la priorité dans l'organisation du transport. Cette sécurité englobe la collecte des informations nécessaires à la bonne prise en charge et à l'exécution en toute sécurité du transport. Cette collecte de données est nécessaire pour mettre à disposition du bénéficiaire le véhicule adapté à ses besoins. Rappelons que le transport est organisé en faveur de citoyens qui se déplacent à l'aide de moyens techniques tels que rollateur, déambulateur ou fauteuil roulant, et encore faut-il faire la distinction entre fauteuil roulant manuel ou électrique. Il est indispensable également que le conducteur auquel un trajet est assigné soit au courant d'un certain nombre d'informations sur son passager, non seulement sur l'aide technique utilisée par le passager, mais encore sur une cécité ou malvoyance, ou encore d'une attention particulière qu'il faut le cas échéant assurer envers le passager et qui est liée à son handicap ; l'information est davantage plus importante en cas d'incident ou d'accident de la route.

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### Chapitre 1 – Définitions

**Art. 1<sup>er</sup>.** Au sens de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par :

- 1° « services de transports spécifiques » : les services définis à l'article 4, point 4° de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics offrant un service de transport adapté et spécifiquement équipé ;
- 2° « requérant » : la ou les personnes physiques qui introduisent une demande d'accès à un service de transports spécifiques ;
- 3° « bénéficiaire » : la personne qui a accès à un des services de transports spécifiques ;
- 4° « mobilité réduite » : être entravé de manière durable dans sa mobilité lorsque le handicap empêche l'utilisation des transports publics et la conduite d'un véhicule ;
- 5° « ministre » : le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

### Chapitre 2 – Service de transports spécifiques à la demande

**Art. 2.** (1) Bénéficiaire d'un service de transports spécifiques à la demande de type occasionnel les personnes handicapées à mobilité réduite telles que définies au paragraphe 2, ayant leur domicile sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et étant âgées au minimum de 12 ans.

(2) Est éligible toute personne handicapée :

- 1° se déplaçant au moyen d'un fauteuil roulant ;
- 2° ayant un handicap moteur qui l'empêche de faire seule ou de façon continue plus de 100 mètres ;
- 3° aveugle ou gravement malvoyante ;
- 4° atteinte d'une maladie neurodégénérative évolutive ;
- 5° ayant une déficience intellectuelle empêchant l'orientation dans le temps ou dans l'espace.

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, en présence d'une maladie ou d'un handicap induisant la perte de mobilité, le ministre peut accorder l'accès au transport spécifique à la demande à d'autres personnes que celles visées par les critères énumérés au paragraphe 2.

**Art. 3.** La demande d'accès au service de transports spécifiques à la demande pour personnes handicapées est adressée au ministre.

Sans préjudice des dispositions de l'article 7, la demande est accompagnée d'un certificat médical permettant l'évaluation des critères d'éligibilité. Le certificat médical a une durée de validité de trois mois à compter de la date de délivrance par le médecin traitant. Il est adressé sous pli fermé au médecin-membre de la cellule d'évaluation prévue à l'article 4.

Le ministre décide du droit d'accès au service de transport spécifique après avis de la cellule d'évaluation prévue à l'article 4 et après avis de la commission de réexamen prévue à l'article 14.

La forme et le contenu de la demande ainsi que du certificat médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.

**Art. 4.** (1) Il est créé une cellule d'évaluation qui vérifie que le requérant remplit les conditions d'éligibilité énumérées à l'article 2.

(2) La cellule d'évaluation comprend des fonctionnaires ou employés de l'Administration des transports publics et un ou plusieurs médecins. Les membres sont nommés par le ministre.

Elle est composée pour chaque affaire de trois membres, dont au moins un médecin.

(3) Le fonctionnement de la cellule d'évaluation est déterminé par règlement grand-ducal.

(4) Le ministre soumet la demande à la cellule d'évaluation.



(5) La cellule d'évaluation est habilitée à prendre les mesures suivantes :

- 1° demander au requérant un ou plusieurs certificats médicaux complémentaires ;
- 2° inviter le requérant à se soumettre à un examen médical effectué par un médecin-membre de la cellule d'évaluation ;
- 3° transmettre le dossier pour avis à la commission médicale des permis de conduire afin de procéder à la vérification de l'aptitude du requérant à conduire un véhicule, en application de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(5) La cellule d'évaluation délibère sur les demandes qui lui sont soumises dans un délai maximal de deux mois à compter de réception de la demande du requérant.

**Art. 5.** Lorsque la vérification des conditions d'éligibilité au service de transports spécifiques à la demande nécessite l'examen prévu à l'article 4, paragraphe 5, point 2°, le ministre adresse au requérant quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation, 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.

Si l'intéressé ne comparait pas à l'examen médical malgré deux convocations sans avoir justifié son absence, la demande d'accès au transport est refusée. Dans ce cas, le requérant peut soit saisir la commission de réexamen prévue à l'article 14, soit introduire une nouvelle demande d'accès.

**Art. 6.** La durée de l'accès au transport tient compte des besoins spécifiques du requérant, de l'évolution de son handicap et de sa sécurité pendant le transport.

Elle est limitée à maximum cinq années.

**Art. 7.** (1) A l'échéance, le requérant introduit auprès du ministre une demande de renouvellement à l'accès au service de transport spécifique au plus tard deux mois avant la fin de la date de validité de l'accès au transport.

La forme et le contenu de la demande de renouvellement sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(2) Le ministre soumet la demande de renouvellement à la cellule d'évaluation. Le renouvellement peut se faire sans autres formalités s'il ressort du dossier qu'un handicap définitif a été constaté.

**Art. 8.** L'accès au service de transport spécifique peut être retiré par le ministre si le bénéficiaire ne remplit plus les conditions d'éligibilité ou en cas de non-respect des conditions de fonctionnement du service qui concernent l'organisation du service et la sécurité du transport spécifique.

Le service de transports spécifiques à la demande est effectué sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les conditions de fonctionnement du service de transports spécifiques à la demande et les cas de retrait de l'accès à ce transport en cas de non-respect desdites conditions sont arrêtés par règlement grand-ducal.

### Chapitre 3 – Services de transports spécifiques réguliers spécialisés

**Art. 9.** Bénéficient d'un service de transports spécifiques réguliers spécialisés à destination du lieu de travail les personnes handicapées à mobilité réduite, lorsque la qualité de salarié handicapé leur a été reconnue et qu'elles exercent un emploi sur le marché de travail ordinaire, ou qui sont sous contrat de réinsertion-emploi, conformément aux dispositions du Code du travail.

Le requérant adresse sa demande au ministre.

La forme, le contenu de la demande et les conditions de fonctionnement de ce service de transport spécifique sont arrêtés par règlement grand-ducal.

**Art. 10.** (1) Bénéficient d'un service de transports spécifiques réguliers spécialisés les personnes handicapées à mobilité réduite qui se rendent à l'une des structures suivantes :

- 1° tout service de formation, d'emploi ou d'activité de jour pour personnes en situation de handicap ainsi que les ateliers thérapeutiques ;

- 2° un service d'accueil socio-éducatif de jour d'enfants ou de jeunes dans un foyer orthopédagogique ou psychothérapeutique ;
- 3° un service d'insertion socio-professionnelle.

(2) Les structures listées au paragraphe 1 doivent disposer d'un agrément conformément à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 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.

(3) La demande de transport est effectuée au nom et pour le compte du requérant par les structures listées au paragraphe 1. Elle est adressée au ministre dans la forme et les délais prévus par la convention prévue à l'article 11.

**Art. 11.** Les structures telles que définies à l'article 10 signent une convention avec l'État représenté par le ministre qui détermine :

- 1° la forme et les délais de la demande de transport ;
- 2° les modalités d'organisation et d'exécution de ce service de transport spécifique régulier spécialisé à destination des structures ;
- 3° les modalités de coopération entre les parties contractantes ;
- 4° l'échange de données nécessaires à la demande de transport des bénéficiaires et à assurer leur sécurité pendant le transport.

**Art. 12.** Bénéficient d'un service de transports spécifiques réguliers spécialisés les élèves :

- 1° pour lesquels un transport spécifique régulier est proposé par la Commission nationale d'inclusion créée par la loi du 20 juillet 2018 portant création de Centres de compétences en psychopédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire ;
- 2° qui bénéficient d'un plan de prise en charge individualisé en vertu de la loi modifiée du 6 février 2009 portant organisation de l'enseignement fondamental et pour lesquels un transport spécifique régulier est proposé par une commission d'inclusion de l'enseignement fondamental ;
- 3° qui bénéficient d'un plan de formation individualisé en vertu de de la loi modifiée du 5 juin 2004 portant organisation des lycées et pour lesquels un transport spécifique régulier est proposé par une commission d'inclusion scolaire de l'enseignement secondaire.

La forme et les délais de la demande de transport ainsi que les conditions de fonctionnement de ce service de transport spécifique sont arrêtés par règlement grand-ducal.

**Art. 13.** Bénéficient d'un service de transports spécifiques réguliers spécialisés les personnes handicapées à mobilité réduite, lorsqu'elles poursuivent une formation d'enseignement supérieur au Grand-Duché de Luxembourg telle que visée par l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2 et l'article 27 de la loi modifiée du 19 juin 2009 portant organisation de l'enseignement supérieur.

Le requérant adresse sa demande au ministre.

La forme, le contenu de la demande et les conditions de fonctionnement de ce service de transports spécifiques sont arrêtées par règlement grand-ducal.

#### **Chapitre 4 – Commission de réexamen**

**Art. 14.** Il est créé une commission de réexamen. Le requérant a le droit de demander le réexamen de la décision relative au refus d'accès au service de transport spécifique.

Le requérant saisit la commission de réexamen par écrit avant tout recours contentieux, dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de refus. La demande doit être motivée et accompagnée de tous les documents justifiant le réexamen du dossier. Un formulaire de saisine est fixé par règlement grand-ducal.

La commission de réexamen rend un avis au ministre dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande du requérant.

**Art. 15.** La commission de réexamen est composée de six membres effectifs nommés par le ministre :

- 1° un représentant désigné par le ministre ;
- 2° deux médecins désignés par le ministre ayant la Santé dans ses attributions ;
- 3° un représentant désigné par le ministre ayant la Politique pour personnes handicapées dans ses attributions ;
- 4° deux représentants désignés par des structures et associations reconnues d'utilité publique qui œuvrent en matière de protection des personnes handicapées.

La commission de réexamen désigne un président parmi les membres visés aux points 1° à 3°.

Le fonctionnement et les jetons auxquels les membres de la commission de réexamen ont droit, sont déterminés par règlement grand-ducal.

**Art. 16.** (1) La commission de réexamen est habilitée à prendre les mesures suivantes :

- 1° demander au requérant un ou plusieurs certificats médicaux complémentaires ;
- 2° inviter le requérant à se soumettre à un examen médical effectué par un médecin-membre de la commission de réexamen ;
- 3° transmettre le dossier pour avis à la commission médicale des permis de conduire afin de procéder à la vérification de l'aptitude du requérant à conduire un véhicule, en application de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 4° se faire assister par des experts.

(2) Lorsque la vérification des conditions d'éligibilité au transport spécifique nécessite l'examen prévu au présent article, paragraphe 1, point 2°, le président de la commission de réexamen adresse au requérant quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation, 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.

Si l'intéressé ne comparait pas à l'examen médical malgré deux convocations sans avoir justifié son absence, la demande d'accès au transport est refusée.

## **Chapitre 5 – Traitements de données à caractère personnel**

**Art. 17.** Le ministre met en œuvre le traitement de données à caractère personnel strictement nécessaires à l'organisation des services de transports spécifiques dans le respect 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, dénommé ci-après « règlement général sur la protection des données ».

Le ministre a la qualité de responsable de traitement.

**Art. 18.** Les finalités à réaliser au moyen des traitements de données visés sont les suivantes :

- 1° la vérification des critères d'éligibilité aux transports spécifiques ;
- 2° l'identification des bénéficiaires des transports spécifiques ;
- 3° la gestion et l'organisation des transports spécifiques en prenant les mesures nécessaires garantissant la sécurité des bénéficiaires et celle des chauffeurs ;
- 4° le contrôle de la qualité des services publics de transports spécifiques ;
- 5° l'établissement de statistiques concernant les transports spécifiques.

Dans la mesure où cela est requis pour assurer la gestion, l'organisation et la sécurité des services de transports spécifiques, les données à caractère personnel en question sont transmises aux prestataires des services en question qui les traitent en qualité de sous-traitants.

**Art. 19.** Les données collectées sont conservées pour une durée de trois ans à partir de la clôture du dossier, c'est-à-dire à partir du jour de la fin de l'accès au transport ou pour une durée supérieure dans la mesure où cela est nécessaire dans le cadre d'une procédure administrative ou judiciaire en relation avec les transports spécifiques.

**Art. 20.** Conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre d), du règlement général sur la protection des données, le traitement de données est nécessaire pour réaliser les finalités prévues à l'article 17.

Conformément à l'article 9, paragraphe 2, lettre g), du règlement général sur la protection des données, le traitement de données de santé est nécessaire pour réaliser la finalité prévue à l'article 18, alinéa 1<sup>er</sup>, point 1<sup>o</sup>, sous réserve de la mise en œuvre des mesures appropriées compte tenu des finalités du traitement ainsi que des risques pour les droits et libertés des personnes concernées, telles que :

- 1<sup>o</sup> la réalisation d'analyses d'impact conformément à l'article 35 du règlement général sur la protection des données ;
- 2<sup>o</sup> l'anonymisation ou la pseudonymisation des données concernant la santé ou d'autres mesures de séparation fonctionnelle pour certaines opérations de traitement de données concernant la santé, dont en tout état de cause une séparation fonctionnelle entre le ministre, la cellule d'évaluation et la commission de réexamen ;
- 3<sup>o</sup> le chiffrement des données concernant la santé en transit, ainsi qu'une gestion des clés conformes à l'état de l'art ;
- 4<sup>o</sup> la mise en place de restrictions d'accès aux données concernant la santé, dont en tout état de cause une interdiction pour le ministre d'accéder aux certificats médicaux complémentaires et aux résultats de l'examen médical demandé au sens de l'article 4, paragraphe 5, points 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> et de l'article 16, paragraphe 1, points 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> ;
- 5<sup>o</sup> la sensibilisation du personnel à la protection des données concernant la santé et au secret professionnel ;
- 6<sup>o</sup> la mise en place d'une politique interne prévoyant notamment comment sont respectés les principes prévus à l'article 5 du règlement général sur la protection des données.

### **Chapitre 6 – Compétences de l'Administration des transports publics**

**Art. 21.** Le ministre donne responsabilité à l'Administration des transports publics, dans le cadre de ses missions définies à l'article 6 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, d'exécuter tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi.

### **Chapitre 7 – Dispositions modificatives**

**Art. 22.** (1) La loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics est modifiée comme suit :

- 1<sup>o</sup> l'article 1<sup>er</sup> est complété par un cinquième alinéa libellé comme suit :

« Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution des dispositions de la présente loi en prévoyant les conditions d'organisation et les tarifs des transports publics. »

- 2<sup>o</sup> à la première phrase de l'article 12, les termes de « parmi ses membres » sont supprimés.

Le premier alinéa est complété par une seconde phrase libellée comme suit :

« Le délégué désigné est soit un membre du conseil communal, soit un fonctionnaire ou un employé communal. »

- (2) La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « loi du ... sur les services de transports spécifiques ».

\*

## COMMENTAIRES DES ARTICLES

### *ad article 1<sup>er</sup>*

Cet article fournit les définitions nécessaires à l'interprétation des dispositions s'appliquant à l'ensemble du projet de loi. Différents types de transport sont organisés en fonction du bénéficiaire et de ses besoins. Les bénéficiaires potentiellement éligibles à un transport spécifique sont des personnes handicapées à mobilité réduite ou des personnes à besoins spécifiques nécessitant un transport spécialisé.

### *ad article 2*

L'article introduit le service de transport qui s'entend à la demande, c'est-à-dire organisé de la propre initiative du requérant en réservant une place, et qui peut être utilisé par les bénéficiaires de manière occasionnelle, c'est-à-dire non régulière. Le service de transport visé est le service connu aujourd'hui sous la dénomination Adapto. Ce service permet au bénéficiaire de prendre part activement à la vie sociale lorsque cette activité requiert un déplacement physique. Les citoyens ciblés sont précisément les personnes réduites dans leur mobilité en raison de leur handicap.

Cet article détermine les conditions d'éligibilité au service de transport visé.

Il est rappelé que les conditions de résidence et d'un âge minimal ont été validées dans le cadre de la réforme des transports Adapto du 1<sup>er</sup> mars 2020. L'instauration d'un âge minimum est justifié pour des raisons de responsabilité parentale et de sécurité. Il ne convient pas de transporter seul un jeune enfant handicapé avec ce type de transport qui fonctionne comme un taxi collectif en regroupant différents voyageurs et qui ne permet pas l'attribution d'un chauffeur pour un bénéficiaire. En outre, les déplacements nécessaires dans un contexte scolaire sont couverts par le service de transport scolaire spécifique en faveur des élèves visé à l'article 11.

Les critères d'éligibilité prennent aussi en considération non seulement une difficulté d'accessibilité ou d'utilisation de moyens de transports publics, mais également l'impossibilité de recourir aux moyens de déplacement privés. En l'occurrence, pour évaluer une demande d'accès au transport Adapto visé par cet article, il ne peut pas être fait abstraction d'une possession éventuelle d'un permis de conduire, qui, combinée encore éventuellement avec celle d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, permet au requérant de se déplacer sereinement en toute autonomie et d'arriver à la majorité des destinations souhaitées.

La rédaction des présentes conditions d'éligibilité et aussi la détermination des handicaps permettant l'accès au service prévue au paragraphe 2 a été une des difficultés majeures de ce projet. En effet, il faut d'un côté éviter une énumération détaillée des handicaps, qui ne pourrait jamais être exhaustive et aboutirait toujours à l'exclusion d'un quelconque cas ; d'un autre côté une définition trop vague ou imprécise mènerait à des interprétations divergentes et une incertitude pour chaque acteur. Toujours est-il que chaque situation de handicap à évaluer est différente d'une personne à l'autre et doit être examinée minutieusement au cas par cas. Ainsi, les personnes visées comprennent celles avec un handicap physique, visuel, dégénératif, et mental. Les maladies neurodégénératives comprennent des maladies ou troubles neurocognitifs comme les maladies, corps de Lewy, Creutzfeld-Jakob, Huntington, Parkinson, Pick, pour en citer quelques-uns. La notion de déficience intellectuelle indiquée au point 5 a été favorisée par rapport à une notion de handicap mental qui est trop vaste pour être intégrée dans des critères d'éligibilité. Enfin, les maladies et handicaps visés induisent une altération durable des capacités des bénéficiaires, voire définitive. Cela signifie par exemple qu'une personne qui se casse la jambe et qui se fait transporter en fauteuil roulant n'est pas à être considérée comme une personne handicapée au sens de la présente loi.

### *ad article 3*

Cet article fixe les modalités de demande d'accès au service de transport précité. Il est précisé que le ministre en charge des transports est celui qui prend la décision sur l'accord ou le refus de la demande d'accès.

Afin de faciliter les démarches du requérant, un formulaire est établi et mis à disposition du citoyen intéressé. Le formulaire prévoit la transmission d'informations médicales permettant d'évaluer la situation de handicap ayant un impact sur la mobilité du requérant et de vérifier si les conditions d'éligibilité sont remplies.

*ad article 4*

Les dispositions de cet article ont trait à l'introduction d'une cellule d'évaluation, qui est chargée par le ministre d'évaluer les demandes introduites.

A ce niveau de l'évaluation, sont membres de la cellule des agents du MMTP/ATP et un médecin qui est habilité à réceptionner et évaluer les données de santé fournies. Cette façon de traiter les données de santé est une mesure permettant de préserver le secret médical et de sauvegarder ainsi les droits fondamentaux et les intérêts des personnes concernées.

A noter que le MMTP vient d'être autorisé à procéder au recrutement d'un médecin, à tâche partielle à raison de 50%, dont une des missions est de contribuer au volet des transports spécifiques relevant de la compétence de l'ATP.

Au vu du paragraphe 5 point 3° du présent article, il est à noter que la cellule d'évaluation doit faire suivre les demandes, qui sont introduites en vue de l'accès au service de transports spécifiques et pour lesquelles une inaptitude à conduire est consignée sur le certificat médical établi par le médecin traitant, à la Commission médicale qui est instituée par l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Cette Commission médicale est appelée par le ministre à examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur sur la voie publique.

Il est judicieux de fournir ici quelques précisions relatives à la considération de la possession d'un permis de conduire. La détention du permis ne fait pas d'office obstacle à l'accès au service de transport, mais constitue un élément parmi d'autres pris en compte pour l'évaluation d'une demande au transport Adapto. Ainsi par exemple, une personne atteinte d'un maladie neurodégénérative et évolutive telle que la maladie de Parkinson ne présente pas chaque jour les mêmes troubles moteurs. Les symptômes sont d'intensité ou de présence variables. Le diagnostic de Parkinson n'entraîne pas la perte automatique d'un permis de conduire, mais certains jours les symptômes peuvent empêcher la conduite d'un véhicule tout autant que l'utilisation d'un moyen de transport public.

*ad article 5*

Cet article prévoit le refus de l'accès au transport spécifique après une procédure protectrice des droits du requérant dans le cas où ce dernier ne se présenterait pas à l'examen médical complémentaire demandé par la cellule d'évaluation.

On retrouve ici le terme de patient qui provient de l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient : « (1) *Le patient est en droit de se faire assister dans ses démarches et décisions de santé par une tierce personne, professionnel de santé ou non, qu'il choisit librement. La personne ainsi choisie par le patient pour le soutenir et l'aider est appelée « accompagnateur du patient ».* »

*ad article 6*

L'accès du service de transport n'est pas accordé *ad vitam aeternam*. Il est indispensable de s'assurer que les informations liées au bénéficiaires et nécessaires pour garantir la sécurité du transport soient vérifiées régulièrement. La durée de l'accès au transport est donc limitée à maximum cinq années et tient compte des critères prévus à l'alinéa 1.

La vérification des informations permet ainsi concrètement :

- d'adapter le transport, l'équipement du véhicule, et la prise en charge du bénéficiaire par le conducteur;
- de prendre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité du bénéficiaire pendant le transport (en ce qui concerne particulièrement les maladies évolutives) ;
- de tenir à jour le registre des bénéficiaires conformément aux dispositions de l'article 5 du règlement général sur la protection des données.

À titre d'exemple, il apparaît que (liste non exhaustive mais destinée à mieux comprendre les raisons d'une réévaluation) :

- l'état de santé et les facultés de déplacement d'un bénéficiaire peuvent changer ;
- l'accessibilité des transports publics est susceptible de s'améliorer ;

- l'état de santé ou l'âge avancé peuvent mener au décès du bénéficiaire ;
- l'adresse est le cas échéant à mettre à jour ;
- les aides techniques utilisées ou nécessaires au déplacement peuvent évoluer ;
- l'accompagnement par une tierce personne peut devenir indispensable ;
- ...

Enfin, la mise à jour régulière du registre est indispensable, pour disposer des éléments fiables sur le nombre potentiel de bénéficiaires pouvant recourir au service, ceci dans le cadre de l'établissement des cahiers des charges lors des appels d'offres pour l'exploitation et pour établir le budget nécessaire à l'organisation de ces services de transports spécifiques.

Le renouvellement de la demande d'accès aux services de transports spécifiques est par ailleurs facilité pour certains handicaps (cf. article 7 paragraphe 2 du présent projet de loi).

#### *ad article 7*

Cet article détermine les procédures de renouvellement du droit d'accès au service de transport. Les procédures sont similaires à la demande initiale ; dans l'esprit de simplification administrative préconisée par le Gouvernement, partant, il est prévu de faciliter les démarches administratives pour le bénéficiaire. Ainsi, le renouvellement du droit d'accès peut se faire par simple demande sans examen médical, dans le cas où le handicap est définitif, comme une cécité ou une tétraplégie, par exemple.

Le paragraphe 1 indique un délai dans lequel une demande de renouvellement est à introduire. Ce délai permettra à l'administration de disposer du temps nécessaire pour l'instruction du dossier et surtout avant l'échéance du droit d'accès, et évite ainsi qu'un bénéficiaire ne se retrouve dans une période vide pendant laquelle il ne pourrait temporairement pas recourir au service de transports spécifiques. Il est entendu qu'une demande de renouvellement est également traitée lorsque le délai imparti n'est pas respecté.

#### *ad article 8*

L'article 8 précise les cas où le droit d'accès au transport peut être retiré : si le bénéficiaire ne remplit plus les conditions d'éligibilité ou en cas de non-respect des conditions de fonctionnement du service.

Ce service de transport se limite à une exploitation nationale et non transfrontalière. Les conditions de fonctionnement, à déterminer par un règlement grand-ducal, sont d'ordre opérationnel et comprendront les horaires de fonctionnement du transport ou encore les dispositions relatives aux objets et animaux qui peuvent être introduits dans les véhicules.

#### *ad article 9*

Le service de transport visé par cet article est celui du transport régulier organisé par le ministre en faveur des personnes handicapées occupées sur le marché du travail ordinaire.

Les dispositions relatives au statut de salarié handicapé ainsi qu'à l'orientation d'une personne concernée vers le marché du travail ordinaire font partie de la loi modifiée du 12 septembre 2003 relative aux personnes handicapées. Il est entendu que la seule qualité de reconnaissance de ce statut ne pourrait prétendre au droit d'accès à un transport spécifique, puisque les conditions d'obtention du statut ne sont pas forcément liées à un handicap de locomotion. Or, il existe bien une certaine partie de ces personnes qui n'a pas les capacités de se déplacer physiquement vers son lieu de travail. En vue de faciliter l'intégration ou réintégration professionnelle, il convient donc de prendre des mesures pour leur permettre le déplacement lorsque celui-ci consiste en un obstacle pour exercer ce travail.

Sont inclus également les fonctionnaires, employés et salariés de l'Etat qui bénéficient du statut du salarié handicapé.

#### *ad article 10*

Cet article est consacré aux transports actuellement couverts par les contrats d'exploitation pour les transports dits aujourd'hui CAPABS, à destination des structures permettant au bénéficiaire de favoriser son inclusion dans la société et dans la vie professionnelle. En effet un certain nombre de citoyens sont spécialement encadrés dans leur vie quotidienne par des organismes divers, qui sont actifs soit dans les domaines social, familial et thérapeutique, soit dans le domaine du travail et/ou de la formation.

Les présentes dispositions permettent de donner une base légale aux transports organisés en faveur de ces personnes. Étant donné que les structures sont fréquentées journalièrement ou du moins régulièrement par les personnes concernées, leurs déplacements sont récurrents et réguliers.

Les structures à desservir par ce service de transports spécifiques sont celles disposant d'un agrément tel que prévu par la loi modifiée de 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'État et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique, dite « loi ASFT ». Les structures bénéficient d'agréments pris en exécution de la loi ASFT par les ministres respectifs en charge de la famille, du travail, de la santé ou de l'éducation.

Cet article précise que les centres effectuent une demande de transport pour les personnes handicapées à mobilité réduite, c'est-à-dire des personnes entravées de manière durable dans leur mobilité lorsque le handicap empêche l'utilisation des transports publics et la conduite d'un véhicule.

#### *ad article 11*

Sous la régie des contrats d'exploitation des transports CAPABS, une charte sur le bon fonctionnement a été signée en 2016 par les ministres ayant dans leurs attributions respectives les transports, la politique pour les personnes handicapées, l'éducation, et le travail. La forme de la demande de transport effectuée par les structures pour les requérants, les modalités d'organisation et d'exécution des transports faisant partie du présent chapitre sont à établir plutôt entre l'État et les structures desservies ; ainsi, et à l'instar des organismes bénéficiant d'une participation financière de l'État, il est proposé d'établir une convention-type et de conclure une telle convention avec chaque structure desservie, aussi pour permettre de respecter le règlement général sur la protection des données dans le cadre de l'échange de données.

#### *ad article 12*

Le service de transport visé par cet article est celui organisé pour les élèves vers les centres de compétences et autres établissements scolaires relevant du ministre ayant l'éducation nationale dans ses attributions et tels que prévus notamment par la loi du 20 juillet 2018 portant création de Centres de compétences en psychopédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire.

#### *ad article 13*

Cet article traite des étudiants qui poursuivent des études supérieures afin qu'ils puissent bénéficier d'un transport vers leur lieu d'études lorsque ces études sont effectuées au Grand-Duché de Luxembourg.

#### *ad article 14*

Avec cet article est instituée la commission de réexamen, agissant en deuxième instance d'évaluation d'une demande d'accès à l'un des transports spécifiques décrits ci-avant. Cette commission agit en tant qu'organe de recours face à une demande qui n'aura pas été avisée en faveur du requérant.

La saisine obligatoire de la commission permet de faciliter le droit à un recours contre une décision de refus d'accès à un des services de transports spécifiques.

Le formulaire de saisine pour lequel il est renvoyé au règlement grand-ducal sert de modèle et est destiné à simplifier la démarche administrative pour le citoyen ; son utilisation ne constitue pas une obligation.

#### *ad article 15*

La composition de la commission de réexamen est prévue de manière à ce qu'elle dispose des compétences nécessaires pour pouvoir évaluer la relation entre le handicap et les éventuelles incapacités, physiques ou autres, entravant la mobilité du requérant. Ainsi, seront représentés parmi ses membres :

- un représentant désigné par le ministre ayant dans ses attributions les Transports ;
- deux médecins, choisis pour leurs compétences dans le domaine, ce qui permettra aux travaux de la commission un cadre technique solide ;
- un représentant désigné par le ministre ayant dans ses attributions la Politique pour les personnes handicapées ;



- deux représentants concernés par la matière, qui ont d'ailleurs déjà été désignés, notamment par le Conseil Supérieur des Personnes handicapées ainsi que par Info-Handicap, organisation faitière regroupant 55 associations membres. Il a été fait droit au souhait des associations pour être représenté par deux représentants, au lieu d'un seul au début du projet.

Il est prévu de régler le fonctionnement et la procédure de saisine de cette commission par règlement grand-ducal.

*ad article 16*

La commission est dotée de plusieurs moyens d'action pour lui permettre d'émettre son avis en connaissance maximale de cause, y inclus un examen médical auquel le requérant pourra être convoqué.

*ad article 17*

L'article 17 autorise le ministre à traiter les données à caractère personnel strictement nécessaires à l'organisation des services de transports spécifiques.

Ces traitements sont menés pour les finalités listées à l'article 18. Leur mise en œuvre est réalisée dans le respect des exigences prévues à l'article 5 du règlement général sur la protection des données.

*ad article 18*

L'article 18 énonce les finalités pour lesquelles les données personnelles sont traitées. Celles-ci revêtent un « intérêt public » au sens de l'article 6, paragraphe 1, point e) du règlement général sur la protection des données et un « intérêt public important » au sens de l'article 9, paragraphe 2, point g) du même règlement. Certaines « *mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits fondamentaux et des intérêts de la personne concernée* », telles que requis par cette disposition, ont été prévues à l'article 19 de la loi.

Les données personnelles sont collectées soit directement auprès du requérant par le biais d'un formulaire, soit auprès des structures concernées par un échange de données tel que prévu à l'article 11. Toutes ces informations sont consignées dans le registre des bénéficiaires avec la décision du médecin membre de la cellule d'évaluation (article 4) ou de la commission de réexamen (article 14) ou encore les décisions prises par des instances telle que la Commission nationale d'inclusion (article 12).

Les personnes concernées auprès desquelles les données sont collectées sont informées des finalités de la collecte et du traitement ainsi que de leurs droits conformément aux dispositions du chapitre III « Droits de la personne concernée » du règlement général sur la protection des données.

*ad article 19*

La durée de trois ans correspond à la durée d'utilité administrative (DUA), telle que définie à l'article 2 de la loi du 17 août 2018 relative à l'archivage.

Les documents constitutifs des dossiers de demande comme les formulaires ou les pièces justificatives sont dépourvus de valeur légale une fois la DUA échue : ils ne sont nécessaires qu'au traitement de la demande, afin de collecter les informations utiles à l'accès aux transports spécifiques ainsi qu'à la planification et l'organisation de ces transports.

La DUA court à partir de la clôture du dossier, c'est-à-dire à partir du jour de la fin de l'accès au transport du bénéficiaire.

A son terme, les documents sont détruits et les données à caractère personnel sont anonymisées à des fins de statistiques.

*ad article 20*

Il est indispensable de traiter les données concernant la santé dans le cadre de la demande d'accès aux transports spécifiques, en particulier pour vérifier les critères d'éligibilité aux services.

Dans ce cas, la demande du consentement explicite en application de l'article 9, paragraphe 2 du règlement général sur la protection des données ne constitue guère une solution appropriée, alors que le consentement doit être donné librement et qu'il doit être spécifique, informé, non ambigu, clair et

sans déséquilibre de pouvoirs. S'il ne donne pas son consentement, le requérant ne peut pas avoir accès au service de transport.

Le consentement ne peut donc pas être considéré comme une base fiable et solide pour le traitement des données concernant la santé.

L'organisation des transports spécifiques participent à une mission d'intérêt public puisqu'ils permettent de favoriser l'inclusion des personnes handicapées dans la société et remédier à la non accessibilité totale du réseau de transport public.

Pour lever l'insécurité juridique à propos du traitement des données de santé, il est nécessaire d'introduire une disposition légale au niveau national sur la base de l'article 9, paragraphe 2, point g).

#### *ad article 21*

Les missions de l'Administration des transports publics (ATP) sont listées à l'article 6 de la loi modifiée sur les transports publics. Au point 8°, il est prévu qu'elle assure la gestion organisationnelle, administrative, technique, financière et comptable ainsi que le contrôle des services de transports publics réguliers, réguliers spécialisés et des services à la demande tels que définis à l'article 4, et assurés par les exploitants suivant un contrat de services publics. Dans ce cadre, l'ATP peut se voir confier la gestion des traitements de données à caractère personnel pour les finalités prévues à l'article 17.

#### *ad article 22*

La première disposition modificative est prise afin de prévoir dans la loi du 5 février 2021 modifiée sur les transports publics une disposition permettant par la suite de prendre un règlement grand-ducal d'exécution de certaines dispositions qui, aujourd'hui, se trouvent dans le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, sachant que l'acte de base de ce règlement de 2005 n'est plus en vigueur et qu'il est devenu nécessaire de modifier et respectivement abroger certaines dispositions. Il convient notamment de remplacer le règlement en question et de fixer des règles concernant les tarifs, les titres de transport, et l'organisation du RGTR.

La seconde disposition modificative fait suite aux retours de certaines communes dans la procédure de désignation du délégué communal prévu par l'article 12 de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics. La modification proposée consiste à leur permettre de désigner un délégué aux transports publics non seulement parmi les membres élus mais également parmi des fonctionnaires ou employés publics. Il s'est avéré dans certains cas que plusieurs communes voudraient charger un responsable du service technique communal de la mission visée.

\*

## FICHE FINANCIERE

L'objet du projet de loi consiste en l'introduction d'un cadre législatif dédié aux services de transports spécifiques organisés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Ces services ne sont pas une nouveauté mais sont déjà opérés depuis de longues années. Les articles budgétaires existants et destinés à couvrir les frais d'exploitation sont inscrits à la section 20.7 – Transports publics routiers – du budget des dépenses du département des transports du MMTP.

Le tableau ci-dessous reprend le coût d'exploitation des dernières années :

<i>Année</i>	<i>Adapto</i>	<i>CAPABS</i>	<i>Total services de transports spécifiques</i>	
2017	12 038 727,93	35 195 916,49	47 234 644,42	Comptes
2018	13 039 299,03	36 381 161,62	49 420 460,65	Comptes
2019	13 032 079,46	36 808 308,84	49 840 388,30	Comptes
2020	8 283 159,63	36 323 252,34	36 323 252,34	Comptes
2021	8 680 573,33	39 826 500,00	48 507 073,33	Compte provisoire
2022	13 500 000	37 000 000	50 500 000	Budget voté
2023	13 500 000	37 000 000	50 500 000	Pluriannuel
2024	13 500 000	37 500 000	51 000 000	Pluriannuel
2025	13 500 000	37 500 000	51 000 000	Pluriannuel

À noter que le transport est entièrement gratuit pour le bénéficiaire et qu'il n'y a donc pas de recettes provenant de titres de transports ou d'autres sources.

Il convient de préciser que la situation sanitaire a contribué à une baisse notamment des demandes pour transports Adapto en 2020 et 2021 et que les coûts restent largement inférieurs aux budgets votés. La situation est différente pour les transports CAPABS ; une insuffisance de crédit est d'ailleurs inévitable et les comptes, dans le cas d'une autorisation de dépassement afférente, devraient plutôt se situer aux alentours de 39 000 000 euros.

Une augmentation du coût liée au présent projet de loi n'est pas attendue.

\*

## FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

### Coordonnées du projet

<b>Intitulé du projet :</b>	<b>Projet de loi sur les transports spécifiques et modifiant les articles 1er et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics</b>
<b>Ministère initiateur :</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics</b>
<b>Auteur(s) :</b>	<b>Administration des transports publics Annick Trmata</b>
<b>Téléphone :</b>	<b>2465-2411</b>
<b>Courriel :</b>	<b>annick.trmata@atp.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet :</b>	<b>Introduction d'un cadre législatif dédié aux services de transports spécifiques par autobus</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :</b>	<b>Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région</b>
<b>Date :</b>	<b>18/03/2022</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles :  
 Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse  
 Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région  
 Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Économie sociale et solidaire  
 Ministère de la Santé  
 Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche  
 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.<sup>1</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
 Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
 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 : Tous les services de transports spécifiques décrits dans le présent texte sont aujourd'hui déjà opérés, même s'ils ne disposent pas tous encore d'une base légale. La création d'une telle base légale voire les précisions apportées permettent aux associations, citoyens visés ou encore structures concernées d'avoir des réponses à un certain nombre de leurs questions. La création d'une commission de réexamen apporte un soulagement aux citoyens et facilite les démarches face aux décisions administratives. En même temps la qualité des services peut être améliorée.
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui  Non   
 Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

1 N.a. : non applicable.

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.).

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?  
Le projet contient des dispositions sur la vérification des critères d'éligibilité aux services de transports visés ainsi que l'identification des bénéficiaires de ces transports.  
Dans la mesure où cela est requis pour assurer la gestion, l'organisation et la sécurité des services de transports spécifiques, les données à caractère personnel en question sont transmises aux prestataires des services en question qui les traitent en qualité de sous-traitants.
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui  Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel ? Sensibilisation par rapport au traitement de données à caractère personnel.  
Remarques/Observations :

<sup>4</sup> 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)

**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 évaluation<sup>5</sup> ?

Oui  Non  N.a.

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

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?

Oui  Non  N.a.

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

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8005/01



N° 8005<sup>1</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

## PROJET DE LOI

sur les services de transports spécifiques et  
modifiant les articles 1er et 12 de la loi modifiée  
du 5 février 2021 sur les transports publics

\* \* \*

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

(1.7.2022)

Conformément à l'article 57, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre (c) du règlement (UE) 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<sup>er</sup> 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 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 courrier en date du 6 mai 2022, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a invité la Commission nationale à se prononcer sur le projet de loi n° 8005 sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics (ci-après le « projet de loi »), ainsi que sur le projet de règlement grand-ducal déterminant les conditions d'exécution des dispositions de la loi du xxx sur les services de transports spécifiques (ci-après le « projet de règlement grand-ducal »).

Selon l'exposé des motifs, le programme gouvernemental 2018-2023 comprenait déjà une réforme des services de transports spécifiques et en date du 23 octobre 2019, le Gouvernement en Conseil a pris la décision de redéfinir l'accès au service, de mettre en place un système de planification centralisée et optimisée, de créer une commission d'évaluation nationale qui prendra les décisions relatives à l'accès au service, et d'accorder au bénéficiaire la gratuité du transport. D'après les auteurs du projet de loi, cette « réforme s'inscrit parfaitement dans les objectifs du programme gouvernemental qui poursuit une politique de cohésion sociale et promeut une « société inclusive et accueillante soutenant l'équité, la liberté individuelle et le respect mutuel » ».

Dès lors, l'objet du projet de loi consiste précisément « en l'introduction d'un cadre législatif dédié aux services de transports spécifiques organisés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. »

La Commission nationale félicite dès le départ les auteurs d'avoir intégré dans le projet de loi un chapitre 5 dédié spécifiquement aux traitements de données à caractère personnel, d'autant plus qu'il s'agit de traitements portant sur des catégories particulières de données à caractère personnel encadrés par l'article 9 du RGPD, dites « données sensibles », et plus précisément des données de santé concernant les bénéficiaires d'un des services de transports spécifiques comme définis à l'article 1<sup>er</sup> point 1<sup>o</sup> du projet de loi.

Elle limitera dès lors, sauf pour deux remarques préliminaires, ses observations audit chapitre 5, c'est-à-dire aux articles 17 à 20 du projet de loi sous examen et elle terminera par quelques commentaires sur le projet de règlement grand-ducal.

## I. Remarques préliminaires

Tout d'abord, la CNPD constate que l'article 5 du projet de loi prévoit qu'au cas où la cellule d'évaluation décide que la vérification des conditions d'éligibilité au service de transports spécifiques à la demande nécessite un examen médical effectué par un médecin-membre de ladite cellule, il revient au ministre ayant les Transports dans ses attributions (ci-après : « le ministre ») d'adresser au requérant une convocation pour un tel examen.

Par contre, si dans le cadre d'un réexamen de la décision relative au refus d'accès au service de transports spécifiques, la commission de réexamen décide que la vérification des conditions d'éligibilité audit service nécessite un examen médical effectué par un médecin-membre de ladite commission, il revient non pas au ministre, mais au président de la commission de réexamen d'adresser au requérant une convocation pour un tel examen conformément à l'article 16.2 du projet de loi.

Afin de respecter dès lors le parallélisme des formes et en considérant que l'article 20 point 4 du projet de loi prévoit expressément que le ministre n'a pas le droit d'accéder aux résultats des examens médicaux, ordonnés le cas échéant comme susmentionné par la cellule d'évaluation ou la commission de réexamen, la CNPD recommande aux auteurs du projet de loi de prévoir que le président de la cellule d'évaluation doit adresser au requérant la convocation à l'examen médical à effectuer par un médecin-membre de ladite cellule.

Ensuite, sur base de l'exposé des motifs et du commentaire de l'article 10 du projet de loi, la CNPD comprend qu'à l'heure actuelle les transports dits CAPABS (Transports Complémentaires d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques), c'est-à-dire à destination des structures énumérées à l'article 10.1 du projet de loi (ci-après : « les structures »), sont régis par des contrats d'exploitation dont l'échéance a été reportée à la mi-2022.

L'article 11 du projet de loi prévoit que lesdites structures signent une convention avec l'État représenté par le ministre et qui détermine « 1° la forme et les délais de la demande de transport ; 2° les modalités d'organisation et d'exécution de ce service de transport spécifique régulier spécialisé à destination des structures ; 3° les modalités de coopération entre les parties contractantes ; 4° l'échange de données nécessaires à la demande de transport des bénéficiaires et à assurer leur sécurité pendant le transport. »

Ainsi, contrairement aux services de transports spécifiques réguliers spécialisés prévus aux articles 9, 12 et 13 du projet de loi et pour lesquels il est prévu que la forme, le contenu de la demande et les conditions de fonctionnement sont arrêtés par règlement grand-ducal,<sup>1</sup> le cadre du service de transport vers les structures sera réglementé par une convention. Les auteurs du projet de loi précisent dans ce contexte que la « forme de la demande de transport effectuée par les structures pour les requérants, les modalités d'organisation et d'exécution des transports faisant partie du présent chapitre sont à établir plutôt entre l'État et les structures desservies ; ainsi, et à l'instar des organismes bénéficiant d'une participation financière de l'État, il est proposé d'établir une convention-type et de conclure une telle convention avec chaque structure desservie, aussi pour permettre de respecter le règlement général sur la protection des données dans le cadre de l'échange de données. »<sup>2</sup>

Néanmoins, sans préjudice de la possibilité de conclure avec chaque structure une convention spécifique, la CNPD recommande de prévoir les quatre points susmentionnés et listés actuellement dans le projet de loi à l'article 11 dans le corps du projet de règlement grand-ducal. D'autant plus, comme dans ce cas spécifique la demande de transport n'est pas effectuée par le requérant, mais par les structures elles-mêmes comme prévu par l'article 10.3 du projet de loi, des précisions dans le projet de règlement grand-ducal sur l'échange de données à caractère personnel entre les structures et le ministre s'imposent.

Cet encadrement réglementaire serait un garant du principe de sécurité juridique au profit des personnes concernées, c'est-à-dire les personnes handicapées à mobilité réduite qui se rendent à une des structures comme déterminé à l'article 10 du projet de loi.

<sup>1</sup> Comme prévu par les articles 9, alinéa 3, 12, alinéa 2 et 13, alinéa 3 du projet de loi.

<sup>2</sup> Voir commentaire de l'article 11 du projet de loi.

## II. Quant au chapitre 5 du projet de loi – Traitements de données à caractère personnel

D'après les auteurs du projet de loi, il est « *indispensable de traiter les données concernant la santé dans le cadre de la demande d'accès aux transports spécifiques, en particulier pour vérifier les critères d'éligibilité aux services.* »<sup>3</sup> La CNPD ne peut que se rallier au commentaire de l'article 20 du projet de loi en considérant que dans ce cas, la « *demande du consentement explicite en application de l'article 9, paragraphe 2 du règlement général sur la protection des données ne constitue guère une solution appropriée, alors que le consentement doit être donné librement et qu'il doit être spécifique, informé, non ambigu, clair et sans déséquilibre de pouvoirs. S'il ne donne pas son consentement, le requérant ne peut pas avoir accès au service de transport. Le consentement ne peut donc pas être considéré comme une base fiable et solide pour le traitement des données concernant la santé.* »

Par ailleurs, les auteurs du projet de loi précisent que pour lever l'insécurité juridique à propos du traitement des données de santé, il est nécessaire d'introduire une disposition légale au niveau national sur la base de l'article 9.2 lettre g) du RGPD, car ils considèrent que l'« *organisation des transports spécifiques participent à une mission d'intérêt public puisqu'ils permettent de favoriser l'inclusion des personnes handicapées dans la société et remédier à la non accessibilité totale du réseau de transport public.* » La Commission nationale tient à souligner que cette base légale du droit luxembourgeois doit, en application précisément de l'article 9.2 lettre g) du RGPD, être proportionnée 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. Elle constate que de telles mesures sont énumérées à l'article 20 du projet de loi et elle en félicite les auteurs.

Par contre, le fait que la liste des mesures à mettre en place est précédée par les mots « *telles que* » pourrait être interprété comme signifiant que cette liste a un caractère exemplaire et que le ministre peut simplement choisir sans justification quelles mesures il veut mettre en place. Or, une telle interprétation irait à l'encontre du but poursuivi par cette liste, consistant à énumérer des garanties additionnelles à prévoir par le ministre en sus des garanties juridiques et mesures techniques ou organisationnelles habituellement nécessaires conformément à l'état de l'art, comme exigées par l'article 9.2 lettre g) du RGPD.

La CNPD constate par ailleurs que le libellé de l'article 20 du projet de loi sous examen s'inspire de l'article 65 de la loi du 1<sup>er</sup> août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données et concernant le traitement de catégories particulières de données à caractère personnel mis en œuvre à des fins de recherche scientifique ou historique. Or, contrairement à l'article 20 du projet de loi, ledit article 65 prévoit que le responsable du traitement doit documenter et justifier pour chaque projet de recherche l'exclusion, le cas échéant, d'une des mesures y énumérées. Sous réserve de ses commentaires sous « *1. Sur la relation entre le ministre et l'Administration des transports publics* », la CNPD recommande dès lors aux auteurs du projet de loi de prévoir dans le corps du texte que cette liste des mesures a un caractère obligatoire et que le ministre en sa fonction de responsable du « *traitement de données à caractère personnel strictement nécessaires à l'organisation des services de transports spécifiques* »<sup>4</sup> peut uniquement y déroger s'il peut l'argumenter et le documenter.

Enfin, la Commission nationale remarque que l'article 20 point 4° du projet de loi impose une interdiction au ministre d'accéder aux certificats médicaux complémentaires et aux résultats des examens médicaux demandés par la cellule d'évaluation ou la commission de réexamen.<sup>5</sup> Par contre, même si l'article 3 du projet de loi précise que le certificat médical qui doit accompagner la demande d'accès au transport spécifique à la demande est à adresser au médecin-membre de la cellule d'évaluation sous pli fermé, la CNPD recommande d'ajouter au point 4° susmentionné une interdiction pour le ministre d'accéder auxdits certificats médicaux.

3 Voir commentaire de l'article 20 du projet de loi.

4 Comme prévu par l'article 17 du projet de loi sous examen.

5 Comme prévu par l'article 4.5, points 1° et 2° et par l'article 16.1 points 1° et 2° du projet de loi.

## **1. Sur la relation entre le ministre et l'Administration des transports publics**

D'après l'article 17 du projet de loi sous examen, le ministre a la qualité de responsable du traitement de données à caractère personnel nécessaire à l'organisation des services de transports spécifiques. Par contre, l'article 21 du projet de loi prévoit que le « *ministre donne responsabilité à l'Administration des transports publics, dans le cadre de ses missions définies à l'article 6 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, d'exécuter tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi.* » L'article 5 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics prévoit en effet la création de l'Administration des transports publics (ci-après : « ATP ») sous l'autorité du ministre, tandis que l'article 6 de ladite loi énumère ses différentes missions.

La CNPD constate dans ce contexte que le commentaire de l'article 21 du projet de loi précise que l'ATP peut se voir confier « *la gestion des traitements de données à caractère personnel pour les finalités prévues à l'article 17* » dans le cadre de sa mission de gestion organisationnelle, administrative, technique, financière et comptable ainsi que du contrôle des services de transports publics spécifiques.<sup>6</sup> L'exposé des motifs mentionne à cet égard que l'ATP « *tient évidemment un registre des ayants-droit des transports spécifiques, et doit s'assurer régulièrement de sa mise à jour. Ce traitement de données est indispensable pour l'organisation et la bonne exécution du transport.* »

Or, même si l'ATP est soumise à l'autorité du ministre, la CNPD se demande si, comme l'ATP a sa propre direction et son personnel,<sup>7</sup> il s'agit d'un seul responsable du traitement ou de deux responsables du traitement distincts. Ainsi, faute de précision dans le texte du projet de loi, il n'est pas évident d'identifier le rôle exact de l'ATP dans le cadre de la gestion des données à caractère personnel en cause. La question de la définition du responsable du traitement est néanmoins essentielle pour les personnes concernées, car c'est auprès dudit responsable qu'elles doivent exercer leurs différents droits prévus aux articles 15 à 22 du RGPD. Trois différentes hypothèses apparaissent envisageables :

- On pourrait considérer que l'ATP agit en tant que sous-traitant<sup>8</sup> du ministre. Dans ce cas, il est important que le traitement de données à caractère personnel effectué par l'ATP pour le compte du ministre soit régi par un contrat ou un autre acte juridique conformément à l'article 28 du RGPD. Par contre, si le ministre considère que l'ATP fait partie intégrante de son ministère et qu'en confiant la gestion des traitements de données à caractère personnel à l'ATP il ne fait qu'utiliser en tant que responsable du traitement de ses propres ressources au sein de son organisation, dans ce cas, il n'y a pas de sous-traitant. Le comité européen de la protection des données (ci-après : « CEPD ») précise dans ce contexte dans ses lignes directrices concernant les notions de responsable du traitement et de sous-traitant que les « *employés et les autres personnes qui agissent sous l'autorité directe du responsable du traitement, tels que le personnel intérimaire, ne sont pas considérés comme des sous-traitants puisqu'ils traitent des données à caractère personnel dans le cadre de l'entité du responsable du traitement. Conformément à l'article 29, ils sont également tenus de suivre les instructions du responsable du traitement.* »<sup>9</sup>
- La notion de « responsabilité conjointe » introduite par l'article 26 du RGPD, pourrait aussi être prise en compte dans ce contexte. La Commission nationale est d'avis qu'il pourrait, le cas échéant, ressortir de l'économie générale du projet de loi sous avis, ainsi que de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics que le ministre, d'un côté, et l'ATP, de l'autre côté, participent conjointement à la réalisation des finalités et des moyens du traitement de données à caractère personnel opéré dans le cadre de l'organisation des services de transports spécifiques.
- Comme la qualité de responsable du traitement ou de sous-traitant doit être appréciée au regard de chaque ensemble de données ou d'opérations de traitement, il est aussi envisageable que le ministre et l'ATP sont des responsables du traitement indépendants en fonction du traitement de données à caractère personnel en cause. Le CEPD précise à cet égard qu'il « *peut également arriver que divers*

<sup>6</sup> Comme prévu par l'article 6, point 8 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics.

<sup>7</sup> Voir articles 7 à 9 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics.

<sup>8</sup> Voir la définition du sous-traitant à l'article 4. Point 8 du RGPD: « *sous-traitant* » : *la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui traite des données à caractère personnel pour le compte du responsable du traitement.* »

<sup>9</sup> Lignes directrices 07/2020 concernant les notions de responsable du traitement et de sous-traitant dans le RGPD, Version 2.0, Adoptées le 7 juillet 2021, point 78.

*acteurs traitent successivement les mêmes données à caractère personnel dans une chaîne d'opérations de traitement, chacun de ces acteurs ayant une finalité et des moyens indépendants dans leur partie de la chaîne. En l'absence d'une participation conjointe à la détermination des finalités et des moyens de la même opération de traitement ou d'un ensemble d'opérations, il y a lieu d'exclure une responsabilité conjointe du traitement et les différents acteurs doivent être considérés comme des responsables du traitement indépendants et successifs. »<sup>10</sup>*

L'identification du responsable du traitement est aussi importante afin de savoir qui doit fournir les informations prévues aux articles 13 et 14 du RGPD à la personne concernée. Le commentaire de l'article 18 du projet de loi mentionne à cet égard que les « *données personnelles sont collectées soit directement auprès du requérant par le biais d'un formulaire, soit auprès des structures concernées par un échange de données tel que prévu à l'article 11. »*

La Commission nationale tient dès lors à souligner que dans le premier cas il s'agit d'une collecte directe de données à caractère personnel et le ministre (sous réserve des commentaires plus haut sur la fonction de l'ATP) doit fournir aux personnes qui font une demande pour bénéficier d'un service de transports spécifiques, au moment où les données en question sont obtenues, toutes les informations listées à l'article 13 du RGPD. Par contre, dans le deuxième cas, c'est-à-dire l'obtention par le ministre à travers les structures de données à caractère personnel des personnes qui ont accès à un des services précités, on est en présence d'une collecte indirecte de données à caractère personnel et le ministre doit fournir aux personnes concernées les informations prévues à l'article 14 du RGPD dans les délais prévus à l'article 14.3 du RGPD.

En ce qui concerne finalement la fonction des structures, la CNPD constate qu'elles adressent des demandes de transport au ministre au nom et pour les comptes des personnes qui se rendent dans une telle structure conformément à l'article 10.3 du projet de loi, et qu'elles transmettent dès lors forcément au ministre des données à caractère personnel concernant lesdites personnes. Dans ce cas, et sauf explications supplémentaires de la part des auteurs du projet de loi, la CNPD estime que les structures sont à considérer comme responsables du traitement indépendants du ministre. Le CEPD mentionne précisément dans ce contexte que « *l'échange des mêmes données ou ensembles de données entre deux entités sans qu'elle déterminent conjointement les finalités ou les moyens du traitement devrait être considéré comme une communication de données entre responsables de traitement distincts. »<sup>11</sup>*

## **2. Sur la qualité de sous-traitant des prestataires des services**

L'article 18 du projet de loi prévoit que dans « *la mesure où cela est requis pour assurer la gestion, l'organisation et la sécurité des services de transports spécifiques, les données à caractère personnel en question sont transmises aux prestataires des services en question qui les traitent en qualité de sous-traitants. »* Le commentaire de l'article 18 ne contient aucune explication à cet égard.

La CNPD se demande dans ce contexte qui est concrètement visé par ces « *prestataires des services* ». S'agit-il des fournisseurs mettant en place la solution logicielle derrière le registre des ayants-droit des transports spécifiques<sup>12</sup> ou plutôt des sociétés de transports qui s'occupent d'amener les bénéficiaires des différents services de A à B ? Dans ce dernier cas, l'exposé des motifs précise que « *le conducteur auquel un trajet est assigné soit au courant d'un certain nombre d'informations sur son passager, non seulement sur l'aide technique utilisée par le passager, mais encore sur une cécité ou malvoyance, ou encore d'une attention particulière qu'il faut le cas échéant assurer envers le passager et qui est liée à son handicap ; l'information est davantage plus importante en cas d'incident ou d'accident de la route. »*

Comme il s'agit de transports spécifiques, la Commission nationale peut comprendre que, comme susmentionné, le conducteur a besoin de connaître certaines informations sur ses passagers. Néanmoins, elle tient à souligner dans ce contexte l'importance du principe de minimisation des données consacré

<sup>10</sup> Lignes directrices 07/2020 concernant les notions de responsable du traitement et de sous-traitant dans le RGPD, Version 2.0, Adoptées le 7 juillet 2021, point 72.

<sup>11</sup> Lignes directrices 07/2020 concernant les notions de responsable du traitement et de sous-traitant dans le RGPD, Version 2.0, Adoptées le 7 juillet 2021, point 70.

<sup>12</sup> L'exposé des motifs mentionne ce qui suit: « *La solution logicielle mise en place par l'ATP prévoit déjà le traitement et le partage d'un certain nombre de données, et il est entendu que le contrat de fourniture y relatif contient les dispositions nécessaires en matière de protection de données personnelles, en particulier la définition des obligations du fournisseur sous-traitant en la matière »*

par l'article 5.1. c) du RGPD, c'est-à-dire que le ministre peut uniquement leur transférer les données qui sont absolument nécessaires au regard des finalités de gestion, d'organisation et de sécurité des services de transports spécifiques.

Par ailleurs, elle se réfère de nouveau aux lignes directrices susmentionnées du CEPD qui rappellent que « *tous les prestataires de services qui traitent des données à caractère personnel dans le cadre de la prestation d'un service ne sont pas des « sous-traitants » au sens du RGPD. Le rôle de sous-traitant ne découle pas de la nature de l'entité qui traite les données, mais de ses activités concrètes dans un contexte précis. [...] Dans la pratique, lorsque le service fourni ne vise pas spécifiquement le traitement de données à caractère personnel ou lorsque ce traitement ne constitue pas un élément essentiel du service, le prestataire de services peut être en mesure de déterminer de manière indépendante les finalités et les moyens du traitement qui est nécessaire à la prestation du service. Dans ce cas, le prestataire de services doit être considéré comme un responsable du traitement distinct et non comme un sous-traitant. Une analyse au cas par cas reste toutefois nécessaire afin de déterminer le degré d'influence effectif de chaque entité sur la détermination des finalités et des moyens du traitement.* » Par contre, un « *prestataire de services peut toujours agir comme sous-traitant même si le traitement de données à caractère personnel n'est pas l'objet principal ou premier du service, à condition que le client du service détermine toujours les finalités et les moyens du traitement dans la pratique.* »<sup>13</sup>

Pour conclure, faute de précisions dans le texte actuel, la CNPD recommande aux auteurs du projet de loi de préciser pour des raisons de sécurité juridique qui sont ces prestataires de services et de vérifier au cas par cas s'ils agissent vraiment en tant que sous-traitants du ministre ou si, par contre, ils sont plutôt à considérer comme responsables du traitement distincts.

### III. Quant au projet de règlement grand-ducal

Tout d'abord, la CNPD tient à féliciter les auteurs du projet de règlement grand-ducal d'avoir explicitement mentionné sur le formulaire du certificat médical, comme prévu d'ailleurs à l'article 3 deuxième alinéa du projet de loi, que ledit certificat est « *à joindre à la demande sous pli fermé et à destination du médecin-membre de la cellule d'évaluation.* »

Elle constate ensuite que d'après l'article 2 quatrième alinéa du projet de règlement grand-ducal les membres et le secrétariat de la cellule d'évaluation « *sont soumis au secret professionnel et ne peuvent divulguer à des tiers des informations qu'ils ont obtenues dans l'accomplissement de leur mission* », tandis que l'article 6 dudit projet prévoit ce qui suit : « *Les membres de la cellule d'évaluation, les membres de la commission de réexamen, les membres du secrétariat et les experts sont tenus à la confidentialité quant aux dossiers qui leur sont soumis.* »

Pour des raisons de cohérence, elle recommande aux auteurs du projet de règlement grand-ducal de prévoir que toutes les personnes impliquées mentionnées à l'article 6 précité sont astreintes au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 458 du Code pénal.

Finalement, la CNPD a remarqué que le formulaire pour demander un service de transports spécifiques réguliers spécialisés pour les élèves, comme prévu à l'article 12 du projet de loi, fait défaut dans le projet de règlement grand-ducal.

Ainsi décidé à Belvaux en date du 1<sup>er</sup> juillet 2022.

#### *La Commission nationale pour la protection des données*

Tine A. LARSEN  
*Présidente*

Thierry LALLEMANG  
*Commissaire*

Marc LEMMER  
*Commissaire*

Alain HERRMANN  
*Commissaire*

<sup>13</sup> Lignes directrices 07/2020 concernant les notions de responsable du traitement et de sous-traitant dans le RGPD, Version 2.0, Adoptées le 7 juillet 2021, points 82 et 83.



Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



8005/02

**N° 8005<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**sur les services de transports spécifiques et  
modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée  
du 5 février 2021 sur les transports publics**

\* \* \*

**AVIS DU SYNDICAT DES VILLES ET COMMUNES  
LUXEMBOURGEOISES**

(18.7.2022)

**I. REMARQUES GENERALES**

Le Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises remercie Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de l'avoir consulté, par courrier du 6 mai 2022, au sujet du projet de loi sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, et de son projet de règlement grand-ducal d'exécution.

Ledit projet de loi consiste en l'introduction d'un cadre législatif dédié aux services de transports spécifiques organisés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, notamment en ce qui concerne les transports dénommés Adapto et les transports dits CAPABS (Transports Complémentaires d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques) qui sont gérés aujourd'hui par l'Administration des transports publics.

Le SYVICOL tient à préciser que, dans le cadre du présent avis, il ne se saisit que des dispositions ayant un lien évident avec le secteur communal. Son analyse se limite partant à l'article 22 du projet de loi, qui a pour objectif de modifier la procédure de désignation du délégué aux transports publics au sein des communes prévue par l'article 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics. Le SYVICOL n'a pas d'observation à formuler par rapport au projet de règlement grand-ducal déterminant les conditions d'exécution des dispositions de la loi du xxx sur les services de transports spécifiques.

Selon l'article 12 de l'actuelle loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics, le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics. Sa mission principale est « *d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et l'administration pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public concerné.* »

Le SVICOL salue la modification projetée qui permettra aux communes de désigner un délégué aux transports publics non seulement parmi les membres élus du conseil communal, mais également parmi des fonctionnaires ou employés publics. Ce changement donne suite aux retours de certaines communes qui ont constaté que les tâches dudit délégué pourraient être mieux accomplies si elles relevaient de la responsabilité des collaborateurs responsables des services compétents de l'administration communale, ce dont le SYVICOL se félicite.

Le SVICOL ne peut qu'approuver cette modification puisqu'elle contribue à l'objectif de simplification administrative, en chargeant de cette mission des personnes dont le travail quotidien consiste déjà à coordonner l'organisation des transports publics sur le territoire communal, par exemple du service technique communal ou du service de mobilité. Le délégué aux transports publics aura également plus de facilité pour coordonner l'organisation du transport public avec les employés d'autres services de l'administration communale, par exemple un service de l'intégration ou des besoins spécifiques.

Adopté par le comité du SYVICOL, le 18 juillet 2022

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8005/03

N° 8005<sup>3</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

---

**PROJET DE LOI**

**sur les services de transports spécifiques et  
modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée  
du 5 février 2021 sur les transports publics**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL SUPERIEUR DES PERSONNES HANDICAPEES**

**Chapitre 2 – Service de transports spécifiques à la demande**

Le CSPH salue la proposition de base légale organisant la mise en place de services de transports spécifiques pour personnes handicapées, conséquemment à l'article 20 relatif à la mobilité personnelle, de la Convention ONU relative aux Droits des Personnes Handicapées qui stipule :

« Les États Parties prennent des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible, y compris en :

- a) Facilitant la mobilité personnelle des personnes handicapées selon les modalités et au moment que celles-ci choisissent, et à un coût abordable;
- b) Facilitant l'accès des personnes handicapées à des aides à la mobilité, appareils et accessoires, technologies d'assistance, formes d'aide humaine ou animalière et médiateurs de qualité, notamment en faisant en sorte que leur coût soit abordable;
- c) Dispensant aux personnes handicapées et aux personnels spécialisés qui travaillent avec elles une formation aux techniques de mobilité;
- d) Encourageant les organismes qui produisent des aides à la mobilité, des appareils et accessoires et des technologies d'assistance à prendre en compte tous les aspects de la mobilité des personnes handicapées. »

• *Art. 4. 3° et Art. 5.*

« Transmettre le dossier pour avis à la commission médicale des permis de conduire afin de procéder à la vérification de l'aptitude du requérant à conduire un véhicule, en application de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. »

Le CSPH est d'avis qu'il devrait être précisé dans la loi que le requérant doit être informé au préalable de la procédure de vérification de son aptitude à conduire un véhicule. Il faudrait également préciser que le contrôle médical n'est pas obligatoire pour les personnes dont le handicap ne présente pas les mêmes troubles ou la même intensité tous les jours, ce qui est par exemple le cas pour des maladies évolutives voire chroniques comme la sclérose en plaques ou la maladie de Parkinson.

**Chapitre 3 – Services de transports spécifiques réguliers spécialisés**

Les lieux de stage, de formations scolaires ou professionnelles, sont-ils visés par ces articles ?

**Chapitre 4 – Commission de réexamen**

• *Art.15. 4°*

« [...] deux représentants désignés par des structures et associations reconnues d'utilité publique qui œuvrent en matière de protection des personnes handicapées. »

- \* Quelles sont les structures et associations visées par ce point ?
- \* Le CSPH en fait-il partie ? Est-il légalement considéré comme une structure d'utilité publique ?

Il aurait été préférable qu'un représentant du CSPH ait été nommé directement en tant que membre de la présente commission, afin d'éviter toute confusion pouvant laisser croire que c'est le Ministère de la Famille et de l'Intégration qui envoie un de ses représentants par le biais du CSPH.

### **Chapitre 5 – Traitements de données à caractère personnel**

- *Art. 16. 4°*

Le requérant devrait être informé du traitement de ses données personnelles par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics avant d'envoyer sa demande. Encore une fois, la loi devrait préciser que le contrôle médical n'est pas obligatoire pour les personnes dont le handicap ne présente pas les mêmes troubles ou la même intensité tous les jours, comme par exemple des maladies évolutives voire chroniques comme la sclérose en plaques ou la maladie de Parkinson.

- *Art. 18. 3°*

Il faudrait prévoir des pictogrammes clairs et simples, tels que des fleurs ou des animaux, dans tous les minibus, pour que l'utilisateur puisse (mieux) les reconnaître. Souvent, l'utilisateur n'est pas prévenu lorsque le chauffeur, le minibus (avec et sans logos) et le lieu d'embarquement changent. Cela peut parfois le perturber et rendre ses déplacements en transport en commun plus compliqué, surtout lorsque plusieurs minibus partent en même temps.

Un système de pictogrammes dans les transports devrait aider l'utilisateur à mieux s'orienter et donc à se trouver à bord du bon véhicule.

Ceci permettrait également aux parents et au personnel des centres d'accueils et des ateliers d'inclusion professionnelle d'entraîner les personnes en situation de handicap à une utilisation des transports plus autonome.

### **Avant-projet de loi sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1 et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics – Commentaires des articles**

- *Ad article 4*

Il faudrait fournir ici quelques précisions quant à la possession d'un permis de conduire dans le cadre d'une demande « Adapto ». La détention du permis de conduire ne fait pas automatiquement obstacle à l'accès au service de transport, mais il s'agit d'un des éléments à prendre en compte lors de l'évaluation d'une demande de transport « Adapto ». Ainsi, par exemple, une **personne autiste ou atteinte d'une maladie neurodégénérative et évolutive telle que la maladie de Parkinson**, ne présente pas chaque jour les mêmes troubles moteurs. En effet, les symptômes sont plus ou moins intenses selon les jours. C'est pourquoi le diagnostic de la maladie de Parkinson n'entraîne pas automatiquement le retrait du permis de conduire. Seulement, les symptômes qui varient en intensité selon les jours, peuvent parfois empêcher la conduite d'un véhicule ou l'utilisation d'un moyen de transport public.

Certains facteurs extérieurs peuvent également avoir un impact sur la capacité de déplacement des personnes handicapées, telles que les conditions climatiques (qui peuvent impacter l'état des voies publiques – pluie, verglas, neige) ou la luminosité (qui peut provoquer des angoisses).

L'association d'aide aux personnes épileptiques souhaiterait attirer l'attention sur le cas des **personnes épileptiques qui, suite à des crises épileptiques, n'ont plus le droit de conduire** avec le permis A ou B pendant une durée de 6 mois, et qui sont dans l'impossibilité de se rendre sur leur lieu de travail (sur le marché ordinaire) avec les transports publics.

Pendant la période de traitement, il peut arriver que ces personnes aient des crises épileptiques soudaines. Elles encourent à ce moment-là un danger sur la voie publique en tant que piéton ou usager des transports publics. C'est pourquoi il faudrait **leur permettre un accès limité dans le temps au transport Adapto** afin qu'elles puissent se rendre à leurs rendez-vous médicaux et poursuivre leur travail.

Souvent, ces personnes sont mises en arrêt de travail par le médecin. Beaucoup d'entre elles deviennent alors dépressives et stressées car elles ont des soucis économiques. Ces soucis ont également pour conséquence d'augmenter la fréquence de leurs crises.

L'accès au service Adapto permettrait aussi d'éviter que ces personnes ne prennent leur voiture, alors qu'elles n'ont pas le droit, et exposent les autres citoyens et elles mêmes à un danger.

• *Ad article 10*

Il faudrait augmenter le nombre de trajets, jusqu'à maintenant assurés par « CAPABS », de 2 à 3 fois par jour les mardi et jeudi, où les enfants n'ont qu'une demi journée d'école.

Les enfants qui participent déjà à des activités parascolaires, organisées par différentes associations, devraient pouvoir bénéficier d'un service de transport pour pouvoir rentrer à la maison après leurs activités.

En outre, plusieurs trajets devraient être possibles le samedi et pendant les vacances scolaires.

• *Ad article 11*

**Retrait de l'accès au service de transport spécifique**

La loi devrait préciser qu'il faut d'abord prendre en compte le handicap de la personne avant de lui interdire l'accès au service de transport à cause d'un « comportement inapproprié ».

En outre, il faut prendre des précautions et mettre en place des solutions techniques qui permettent d'éviter qu'une personne ne détache sa ceinture de sécurité ou ne quitte le véhicule durant le trajet, par exemple.

**Projet de règlement grand-ducal déterminant  
les conditions d'exécution des dispositions de la loi  
sur les services de transports spécifiques**

Dans l'ensemble, nous sommes satisfaits du texte de projet de règlement grand-ducal déterminant les conditions d'exécution des dispositions de la loi.

Voici les éléments qui sont, selon nous, devraient être pris en compte :

• *Annexe 1*

- \* Une case concernant le type et le poids du fauteuil roulant. Ce sont des critères essentiels pour pouvoir réserver un véhicule adéquat.
- \* Une case concernant l'accompagnement de la personne d'un chien d'assistance.

• *Annexe 2*

- \* Inclure le handicap neurologique, intellectuel ou cognitif parmi les descriptions de la nature du handicap.

• *Annexe 3*

- \* Inclure le handicap neurologique, intellectuel ou cognitif parmi les descriptions de la nature du handicap.
- \* Une case concernant l'accompagnement de la personne d'un chien d'assistance.

• *Annexe 4*

- \* Inclure le handicap neurologique, intellectuel ou cognitif parmi les descriptions de la nature du handicap.
- \* Une case concernant l'accompagnement de la personne d'un chien d'assistance.

Les formulaires de l'annexe 3 et 4 pourraient être fusionnés car un étudiant devrait être aussi flexible qu'un salarié sur le marché ordinaire.

Il faudrait aussi pouvoir y indiquer que l'on est accompagné d'un chien d'assistance.

Enfin, il faudrait pouvoir indiquer la ou les langues parlées par le requérant. En effet, beaucoup de personnes handicapées ne parlent que leur langue maternelle.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



8005/04

**N° 8005<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

**sur les services de transports spécifiques et  
modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée  
du 5 février 2021 sur les transports publics**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(26.10.2022)

Le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après les « Projets ») ont pour objet :

- (i) de pallier à l'absence de base légale pour les transports dénommés Adapto et les transports dits « CAPABS » (depuis le 1<sup>er</sup> août 2022 ces Transports Complémentaires d'Accessibilité pour Personnes A Besoins Spécifiques sont dénommés « Mobibus ») qui sont gérés aujourd'hui par l'Administration des Transports publics, en charge de l'organisation des transports publics tels que définis par la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics<sup>1</sup>, loi-cadre en matière de transports publics,
- (ii) la création d'une commission de réexamen, annoncée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la refonte des transports Adapto (parallèlement à l'introduction de la gratuité de l'Adapto),

afin d'introduire un cadre législatif dédié aux services de transports spécifiques précités organisés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

**Considérations générales**

Le programme gouvernemental 2018-2023 prévoyait déjà une réforme des services de transports spécifiques. En date du 23 octobre 2019, le Gouvernement en Conseil<sup>2</sup> avait avalisé la réforme du service de transport spécifique dit Adapto, qui prévoit entre autres la redéfinition de l'accès au service, la mise en place d'un système de planification centralisée et optimisée, la création d'une commission d'évaluation nationale qui prendra les décisions relatives à l'accès au service et la gratuité de ce service.

La Chambre de Commerce avait commenté les dispositions projetées de la future loi sur les transports publics dans le cadre de son avis émis en date du 17 janvier 2020<sup>3</sup>, la loi-cadre en matière de transports publics ayant été adoptée, en date du 5 février 2021.

Les projets de loi et de règlements grand-ducal sous avis viennent parfaire cette réforme comme mentionné ci-avant.

---

1 Lien vers la loi du 5 février 2021 sur les transports publics

2 Lien vers le résumé des travaux du 23 octobre 2019 du Conseil du gouvernement

3 Lien vers l'avis de la Chambre de Commerce sur le site de la Chambre des Députés

### Concernant le projet de loi

D'après les auteurs du projet de loi sous avis, la « réforme s'inscrit parfaitement dans les objectifs du programme gouvernemental qui poursuit une politique de cohésion sociale et promeut une « société inclusive et accueillante soutenant l'équité, la liberté individuelle et le respect mutuel ».

Les bénéficiaires du service de transports spécifiques seraient :

- les personnes handicapées à mobilité réduite (service de transport spécifique dit « à la demande ») ou
- des personnes à besoins spécifiques nécessitant un transport spécialisé, notamment les personnes handicapées ayant la qualité de salarié handicapé occupées sur le marché du travail ou auprès d'ateliés protégés ou encore poursuivant une formation d'enseignement supérieur, et enfin
- les élèves devant se rendre auprès de Centres de compétences en psychopédagogie spécialisée en faveur de l'inclusion scolaire (service de transport spécifique régulier dit « spécialisé »).

Les conditions, respectivement les critères d'éligibilité au service de transport visé, sont à présent fixés. Chaque situation de handicap à évaluer étant différente d'une personne à l'autre, elle doit être examinée en détail au cas par cas.

Les modalités de demande d'accès au service de transport spécifique visé sont fixées également via un formulaire (cf. Annexes du projet de règlement grand-ducal sous avis) et une cellule d'évaluation, chargée d'évaluer les demandes introduites, est créée ; les auteurs ayant ainsi souhaité mettre en place des démarches administratives simplifiées.

Les décisions relatives au refus d'accès au service de transport spécifique sont réexaminées à la demande de la personne estimant avoir droit à l'accès au service de transport spécifique auprès d'une « Commission de réexamen » (cf. article 14 du Projet de loi sous avis), dont le formulaire de saisine est annexé également au projet de règlement grand-ducal sous avis.

Le projet de loi n'appelle pas de remarques particulières de la part de la Chambre de Commerce.

### Concernant le projet de règlement grand-ducal

La Chambre de Commerce observe que le formulaire relatif à la demande d'accès au transport spécifique régulier spécialisé pour les élèves (service de transport prévu à l'article 12 du Projet de loi) n'est pas annexé au projet de règlement grand-ducal.

Partant, il y aurait lieu d'y remédier en insérant une nouvelle « Annexe 6 », qui pourrait être libellée comme suit :

**« Annexe 6 Demande d'accès au transport spécifique régulier spécialisé pour les élèves »**

Le projet de règlement grand-ducal n'appelle pas d'autres remarques de la part de la Chambre de Commerce.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres commentaires spécifiques quant aux Projets sous avis, l'exposé des motifs et le commentaire des articles expliquant clairement le cadre et les objectifs du présent Projet.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi et de règlement grand-ducal sous avis.

8005/05

**N° 8005<sup>5</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

## **PROJET DE LOI**

**sur les services de transports spécifiques et  
modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée  
du 5 février 2021 sur les transports publics**

\* \* \*

### **AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(15.11.2022)

Par dépêche du 20 mai 2022, 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 Transports publics.

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

Les avis de la Commission nationale pour la protection des données, du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises et du Conseil supérieur des personnes handicapées ont été communiqués au Conseil d'État en date des 8 juillet, 8 août et 9 septembre 2022.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 14 novembre 2022. Les avis des autres chambres professionnelles ne sont pas encore parvenus au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

\*

### **CONSIDERATIONS GENERALES**

La loi en projet vise à créer un cadre spécifique au profit des personnes à mobilité réduite pour les services de transports publics par route autres que les services de transports réguliers, dans la suite de la mise en œuvre du programme gouvernemental 2018-2023 prévoyant leur réforme. La loi en projet entend distinguer les services de transports spécifiques à la demande de ceux à caractère répété et à destination des lieux de travail, d'insertion/formation, d'inclusion scolaire et d'enseignement supérieur.

La définition des personnes pouvant accéder à ces services constitue une difficulté majeure dont les auteurs eux-mêmes affirment être conscients. Réflétant leur souci d'élaborer un texte ni trop détaillé ni trop vague, la définition des personnes éligibles retenue par la loi en projet continue néanmoins de poser problème non seulement au regard des services à la demande mais également à celui des autres services visés.

En effet, le projet de loi en restreint le bénéfice aux « personnes handicapées à mobilité réduite », par l'ajout d'une condition supplémentaire au handicap. La définition de la notion de « mobilité réduite » telle qu'introduite par la loi en projet est particulièrement stricte puisqu'elle vise non seulement l'empêchement de conduire mais également l'empêchement de prendre les services de transports réguliers. Le terme d'« empêchement » vise en effet une incapacité totale.

Ensuite, les conditions d'éligibilité pour une même personne handicapée à mobilité réduite sont différentes et varient en fonction du service de transport spécifique en question : au vu du texte projeté, il est possible qu'une même personne bénéficie du service des transports spécifiques à la demande alors qu'elle est exclue d'un transport spécifique régulier pour se rendre à son lieu de travail ou celui de son programme d'insertion/formation (ou l'inverse).

Toujours quant aux personnes éligibles, le Conseil d'État attire l'attention des auteurs sur l'incohérence entre le dispositif et le commentaire des articles. En effet, d'après le commentaire, les auteurs envisagent l'hypothèse d'une personne atteinte de la maladie de Parkinson, maladie qui « n'entraîne pas la perte automatique d'un permis de conduire, mais certains jours les symptômes peuvent empêcher la conduite d'un véhicule tout autant que l'utilisation d'un moyen de transport public ». Or, le dispositif est clair : une personne n'étant pas « durablement » entravée dans sa mobilité ne tombe pas sous la définition de la « mobilité réduite » telle que prévue à l'article 1<sup>er</sup>, point 4<sup>o</sup>, et n'est, dès lors, pas éligible à emprunter le transport spécifique pour lequel la mobilité réduite constitue une condition. En ce qui concerne la notion de « durable », il est encore renvoyé aux observations à l'endroit de l'article 1<sup>er</sup>.

En ce que les articles 4 et 16 prévoient la possibilité de saisir pour avis la commission médicale des permis de conduire, alors que l'empêchement de la conduite d'un véhicule figure dans la définition de la notion de « mobilité réduite », cette définition entre en contradiction avec le reste du texte et cause une incohérence, source d'insécurité juridique, donnant lieu à une opposition formelle de la part du Conseil d'État. Il propose aux auteurs soit de modifier la définition pour ne plus prévoir l'empêchement durable de conduire un véhicule, soit de supprimer la possibilité de saisir pour avis, dans le cadre des articles 4 et 16, la commission spéciale des permis de conduire.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

Au point 1<sup>o</sup>, le Conseil d'État demande aux auteurs de se limiter à renvoyer à la définition des services de transports spécifiques au sens de l'article 4, point 4<sup>o</sup>, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics et de supprimer les termes « offrant un service de transport adapté et spécifiquement équipé ». Les termes en question ne font qu'exprimer de manière redondante les caractéristiques des services de transports spécifiques au sens de la disposition précitée, à savoir des services « effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les services visés aux points 1<sup>o</sup> à 3<sup>o</sup> ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente ».

Aux points 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, les définitions des notions de « requérant » et de « bénéficiaire » sont à supprimer pour être superflues, en ce qu'elles n'ajoutent en rien aux acceptions communément admises de ces notions.

Le point 4<sup>o</sup> entend définir les termes de « mobilité réduite » par l'empêchement durable de l'utilisation des transports publics et de la conduite d'un véhicule. Le Conseil d'État comprend que ladite notion conditionne, en fait, le champ d'application de la loi en projet, censée s'appliquer aux seules personnes à « mobilité réduite ». Autrement dit, la condition d'une « mobilité réduite » s'applique à toute personne souhaitant bénéficier d'un transport spécifique, qu'il soit à la demande ou régulier.

Cependant, la formulation retenue prive de son effet l'ensemble du dispositif. Au sens de l'article 4 de la loi précitée du 5 février 2021, les services de transport spécifiques sont des services de transports publics. Dès lors, le handicap qui empêche l'utilisation des transports publics est également le handicap qui empêcherait l'utilisation des services spécifiques de transports. Afin d'adresser cette incohérence, il y aurait lieu de préciser que le handicap « empêche l'utilisation des transports publics autres que les services spécifiques ».

Par ailleurs, la notion qualificative « durable » ne se trouve aucunement définie par la loi en projet, alors qu'elle intervient dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, à savoir l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap. Or, dans les matières réservées à la loi, une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions. La loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une précision suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de prévoir une durée exacte à partir de laquelle la mobilité est à considérer comme durablement entravée, ceci à l'instar de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 4, de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

*Article 2*

L'article sous examen entend définir les personnes éligibles au service de transports spécifiques à la demande.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « de type occasionnel » sont à supprimer pour être superfétatoires au vu du concept de service de transports spécifiques « à la demande », qui, par définition, s'oppose aux services de transports réguliers.

Au paragraphe 2, le Conseil d'État demande aux auteurs d'insérer, dans la phrase liminaire, la notion de « mobilité réduite », pour rappeler que celle-ci constitue une condition cumulativement applicable à la liste des bénéficiaires énumérés.

*Article 3*

À l'alinéa 3, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer le bout de phrase « et après avis de la commission de réexamen prévue à l'article 14 » qui oblige le ministre de solliciter, outre l'avis de la cellule d'évaluation, celui de cette commission avant de décider de l'octroi du droit d'accès, ce qui n'a certainement pas été l'intention des auteurs du texte.

*Article 4*

Le Conseil d'État renvoie aux considérations générales développées en relation avec l'article en projet.

*Article 5*

Sans observation.

*Article 6*

L'article sous revue prévoit la durée maximale de l'accès au transport spécifique à la demande.

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, la notion de « sa sécurité » prête à confusion dans la mesure où elle vise la sécurité du requérant lui-même et ne correspond ainsi pas au commentaire de la disposition sous revue selon lequel est à garantir « la sécurité du transport ». Le Conseil d'État demande aux auteurs d'adapter le dispositif en ce sens.

Par ailleurs, en ce qui concerne la sécurité du transport, le Conseil d'État considère que le respect des conditions de fonctionnement et de la sécurité du transport devrait faire partie des conditions d'éligibilité au transport spécifique. Il renvoie, à cet égard, aux observations formulées à propos de l'article 8.

*Article 7*

Sans observation.

*Article 8*

L'article sous revue prévoit le retrait pur et simple de l'accès au service de transport spécifique sur demande comme seule conséquence « en cas de non-respect des conditions de fonctionnement du service qui concernent l'organisation du service et la sécurité du transport spécifique ».

Le Conseil d'État s'interroge sur les raisons pour lesquelles les auteurs du texte n'ont pas retenu une gradation de mesures à appliquer en fonction de la gravité des faits constatés. En effet, un retrait définitif de l'accès au transport s'appliquant indépendamment de la gravité du comportement du bénéficiaire est susceptible de porter atteinte au principe de proportionnalité, reconnu comme principe à valeur constitutionnelle par la Cour constitutionnelle<sup>1</sup>. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, d'introduire une telle gradation des mesures, en prévoyant, par exemple, la possibilité d'un refus d'accès ponctuel ou encore temporaire.

Par ailleurs, le Conseil d'État considère que l'aptitude du requérant à respecter ces « conditions de fonctionnement du service qui concernent l'organisation du service et la sécurité du transport spécifique » est à faire figurer parmi les conditions d'éligibilité au service.

<sup>1</sup> Arrêts de la Cour constitutionnelle n° 152/21 du 22 janvier 2021 (Mém. A – n° 72 du 28 janvier 2021), n° 146/21 du 19 mars 2021 (Mém. A – n° 232 du 23 mars 2021) et n° 165/21 du 12 mai 2021 (Mém. A – n° 372 du 17 mai 2021).

Enfin, le Conseil d'État demande aux auteurs du texte de prévoir un droit à un réexamen de la décision portant retrait ou refus d'accès au transport devant la commission de réexamen tel que prévu à l'article 14 de la loi en projet.

#### *Article 9*

Sans observation.

#### *Articles 10 et 11*

Les articles sous revue traitent des services de transports spécifiques réguliers spécialisés.

Au paragraphe 3, seconde phrase, de l'article 10 de même qu'à l'article 11, point 1°, du projet de loi sous revue, le Conseil d'État rappelle que dans une matière réservée à la loi, le délai de forclusion d'une demande constitue, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle<sup>2</sup>, un élément essentiel dont la détermination incombe à la loi et ne saurait donc être fixé ni par voie de convention, ni par voie de règlement grand-ducal. Il doit dès lors s'opposer formellement aux dispositions sous revue.

#### *Article 12*

À l'alinéa 2, le Conseil d'État, par renvoi à ses observations émises à l'endroit des articles 10 et 11, s'oppose formellement à la fixation du délai de la demande de transport par voie de règlement grand-ducal.

#### *Article 13*

Sans observation.

#### *Article 14*

L'article sous avis institue une commission qui a pour mission de réexaminer, sur demande du requérant, la décision lui refusant l'accès au service de transport spécifique.

Concernant le champ d'intervention de cette commission, le Conseil d'État rappelle qu'il considère que celle-ci doit pouvoir être saisie également en cas de retrait ou de refus d'accès ponctuel ou temporaire au transport spécifique sur demande.

En ce qui concerne toutefois l'« avis » que cette commission est censée rendre au ministre, il ne ressort pas du dispositif quelle est la portée dudit avis. Le ministre est-il appelé à prendre une nouvelle décision ?

Il ressort, par ailleurs, du commentaire de l'article sous revue que la commission de réexamen est censée agir « en deuxième instance d'évaluation d'une demande d'accès à l'un des transports spécifiques » et qu'elle constituerait dès lors un « organe de recours face à une demande qui n'aura pas été avisée en faveur du requérant ».

Or, soit la commission de réexamen « rend un avis au ministre », soit elle agit en tant que deuxième instance et confirme ou infirme la décision du ministre en adoptant elle-même une nouvelle décision susceptible de recours. En ce que la disposition, telle qu'elle est formulée, ne permet pas au requérant de connaître la suite de la procédure, elle crée une insécurité juridique et encourt dès lors une opposition formelle de la part du Conseil d'État.

Dans l'hypothèse où le ministre serait appelé à prendre la décision, le Conseil d'État estime que la demande de réexamen devrait être adressée à celui qui doit l'accorder, soit le ministre ayant les Transports dans ses attributions, lequel saisira la commission de réexamen pour avis<sup>3</sup>.

#### *Article 15*

Sans observation.

<sup>2</sup> Arrêts de la Cour constitutionnelle du 2 mars 2018, n° 132/18 (Mém. A n° 196 de 2018) et n° 133/18 du 2 mars 2018 (Mém. A n° 197 de 2018).

<sup>3</sup> Avis n° 53.012 du Conseil d'État du 12 mars 2019 sur le projet de loi portant sur l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs et portant abrogation de la loi du 29 mars 2001 portant sur l'accessibilité des lieux ouverts au public (doc. parl. n° 7346<sup>5</sup>, p. 9).



*Article 16*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3<sup>o</sup>, l'article sous revue prévoit la transmission du dossier « pour avis à la commission médicale des permis de conduire afin de procéder à la vérification de l'aptitude du requérant à conduire un véhicule, en application de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ».

Il y a lieu de distinguer entre les transports spécifiques sur demande, pour lesquels une telle transmission est prévue à l'article 4, paragraphe 5, point 3<sup>o</sup>, et les transports spécifiques réguliers spécialisés, pour lesquels une intervention de ladite commission n'est pas prévue.

Dans l'hypothèse où les auteurs du projet de loi souhaitent maintenir la saisine de ladite commission quant à son principe, le Conseil d'État relève que la disposition sous revue intervient dans le cadre de la protection des données médicales garantie par l'article 9 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, ci-après « RGPD ». Pour la transmission des données dans le cadre des transports spécifiques réguliers spécialisés, l'avis de ladite commission n'est pas prévu au stade de l'octroi du droit d'accès, mais seulement lors de la procédure de réexamen. Dans la mesure où la transmission des données ne serait pas nécessaire au stade initial, elle ne saurait être possible à celui du réexamen. Au regard de l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre c), du RGPD, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la transmission, au stade du réexamen, des données dans le cadre des transports spécifiques réguliers spécialisés.

*Article 17*

L'alinéa 1<sup>er</sup> imposant la conformité du traitement des données avec le RGPD est superfétatoire et partant à supprimer, étant donné que l'obligation de respecter ledit règlement européen résulte de la nature juridique de ce texte.

*Article 18*

Sans observation.

*Article 19*

L'article sous examen entend définir la durée de conservation des données.

Le règlement général sur la protection des données exige que la durée de conservation des données soit limitée au strict minimum. Or, la loi en projet entend prévoir une durée de conservation de trois ans après la fin de l'accès au transport. Le Conseil d'État s'interroge sur la raison d'être d'une durée si longue, et ce d'autant plus que le certificat médical en ce qui concerne les services spécifiques à la demande n'est valable que pour trois mois. Au regard de l'imprécision soulevée, le Conseil d'État doit réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel en attendant de plus amples clarifications à cet égard.

*Article 20*

En ce que la disposition sous revue se borne à imposer la conformité du traitement des données avec le RGPD, elle est superfétatoire et partant à supprimer.

*Article 21*

L'article sous revue prévoit que le ministre peut « donner responsabilité » à l'Administration des transports publics « d'exécuter tout ou partie des obligations qui lui incombent » en vertu de la loi en projet. Selon ce libellé, quelle « responsabilité » incombant au ministre pourrait être transférée à l'Administration ? Les auteurs ne visent-ils pas plutôt un transfert de compétence ? Quelle en serait l'étendue ? Par quel acte le ministre concéderait-il le transfert envisagé ? Est-ce que ce transfert sera temporaire ou définitif ? De quelle manière les administrés concernés auront-ils connaissance d'un tel transfert ? Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement à l'article sous revue en ce que celui-ci crée une insécurité juridique.

Le commentaire de l'article se réfère à la seule « gestion des traitements de données à caractère personnel pour les finalités prévues à l'article 17 ». Si les auteurs entendent conférer à l'Administration une telle mission, la loi du 5 février 2021 sur les transports publics serait à modifier en ce sens, à

condition, bien évidemment, que ce transfert ne relève pas déjà du domaine de compétence de l'Administration en vertu du RGPD.

*Article 22*

Sans observation.

\*

**OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE**

*Observations générales*

La loi du 5 février 2021 sur les transports publics n'ayant pas fait l'objet de modification depuis son entrée en vigueur, le terme « modifiée » est à omettre lorsqu'il y est référé.

Lorsqu'on se réfère au premier paragraphe, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « paragraphe 1<sup>er</sup> ».

*Chapitre 1<sup>er</sup>*

Il convient d'écrire « Chapitre 1<sup>er</sup> » en insérant les lettres « er » en exposant derrière le numéro.

*Article 1<sup>er</sup>*

Au point 1°, il convient d'ajouter une virgule après les termes « point 4° ».

Au point 2°, la formule « la ou les » est à écarter. Il y a lieu de recourir au pluriel pour viser indistinctement un ou plusieurs éléments.

*Article 2*

Au paragraphe 2, alinéa 2, le renvoi aux critères énumérés « au paragraphe 2 » est à remplacer par un renvoi aux critères énumérés « à l'alinéa 1<sup>er</sup> ».

*Article 4*

Le second paragraphe 5 est à renuméroter en paragraphe 6.

*Article 5*

Au paragraphe 5, le Conseil d'État demande aux auteurs de reformuler la phrase liminaire comme suit :

« La cellule d'évaluation peut [...] : ».

*Article 6*

À l'alinéa 2 il est suggéré d'écrire « Elle est limitée à cinq années au maximum. »

*Article 12*

À l'alinéa 1<sup>er</sup>, point 3°, il y a lieu d'écrire « en vertu de », en omettant le terme « de » en trop.

*Article 16*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État demande aux auteurs de reformuler la phrase liminaire comme suit :

« La commission de réexamen peut [...] : ».

Au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, il suffit de renvoyer au « paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2 », en omettant les termes « présent article, ».

*Article 22*

La numérotation en paragraphes est à écarter.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1°, phrase liminaire, il y a lieu de viser un « alinéa 5 nouveau » et non pas un « cinquième alinéa ».

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, il y lieu d'écrire, dans l'ordre, « à l'article 12, alinéa 1<sup>er</sup>, première phrase », et non pas « à la première phrase de l'article 12 ».

Toujours au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, les deux dernières phrases sont à faire figurer sous un point 3<sup>o</sup> distinct. La phrase liminaire du point 3<sup>o</sup> nouveau est à libeller comme suit :

« 3<sup>o</sup> l'article 12, alinéa 1<sup>er</sup>, est complété par une seconde phrase libellée comme suit :

« [...] » »

Le paragraphe 2 est à ériger en article 23 nouveau et l'intitulé du chapitre 7 est à libeller « Dispositions modificatives et finales ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 15 novembre 2022.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 08 juin 2023

*(la réunion a eu lieu par visioconférence)*

#### Ordre du jour :

1. 8005 Projet de loi sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
2. 8135 Projet de loi relative à la construction d'un centre sportif à Belval
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 8119 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre portant reconnaissance réciproque et échange des permis de conduire nationaux, fait à Luxembourg, le 22 mars 2022
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4. Divers

\*

Présents : 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 Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

M. Gusty Graas remplaçant M. Frank Colabianchi  
M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Félix Eischen

M. Alex Kies, Mme Annick Trmata, M. Romy Stieber, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Daniela Di Santo, Directeur du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Serge Wilmes

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. 8005 Projet de loi sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics**

À titre liminaire, Madame la Député Jessie Thill (déi greng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8005<sup>00</sup> ainsi qu'à la présentation PowerPoint annexée au présent procès-verbal.

Le projet de loi vise à créer un cadre spécifique au profit des personnes à mobilité réduite pour les services de transports publics par route autres que les services de transports réguliers, organisés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. Il s'agit de la mise en œuvre du programme gouvernemental 2018-2023 prévoyant leur réforme. Le projet de loi entend opérer une distinction entre les services de transports spécifiques à la demande et ceux à caractère répété et à destination des lieux de travail, d'insertion/formation, d'inclusion scolaire et d'enseignement supérieur.

Il s'agit en l'occurrence des types de transports suivants, gérés aujourd'hui par l'Administration des transports publics :

- les transports dénommés Adapto (introduit en 2008 sous la dénomination de Novabus) ;
- les transports dits CAPABS (Transports Complémentaires d'Accessibilité pour Personnes À Besoins Spécifiques ; ces transports étaient auparavant plutôt connus sous le terme de « Transports Ediff ») ; et
- les transports de personnes disposant du statut de salarié handicapé qui sont employés sur le marché du travail ordinaire, ou qui ont conclu un contrat de réinsertion-emploi avec un employeur.

Il est ensuite procédé à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre général, la Haute Corporation note que les articles 4 (cellule d'évaluation Adapto) et 16 (commission de réexamen)

prévoient la possibilité de saisir pour avis la commission médicale des permis de conduire, alors que l'empêchement de la conduite d'un véhicule figure dans la définition de la notion de « mobilité réduite ». D'après le Conseil d'État cette définition entre en contradiction avec le reste du texte et cause une incohérence, source d'insécurité juridique, donnant lieu à une opposition formelle de sa part. Il propose par conséquent soit de modifier la définition pour ne plus prévoir l'empêchement durable de conduire un véhicule, soit de supprimer la possibilité de saisir pour avis, dans le cadre des articles 4 et 16, la commission spéciale des permis de conduire.

Concernant l'article 1<sup>er</sup>, la représentante du Ministère propose de modifier la définition de la « mobilité réduite » en supprimant la notion d' « incapacité de conduire un véhicule » et d'ajouter une précision sur la durée du handicap. Pour ce qui est des articles 4 et 16, il est proposé de maintenir la vérification de l'aptitude à la conduite par la transmission des données à la Commission médicale des permis de conduire. Il est précisé qu'il n'était pas dans l'intention des auteurs de solliciter la commission spéciale des permis de conduire pour que cette dernière donne son accord ou non à l'accès au service de transports spécifiques, mais uniquement pour lui permettre d'évaluer l'aptitude ou non d'une personne handicapée à la conduite d'un véhicule, lorsque celle-ci dispose d'un permis de conduire. En effet, les infirmités ou troubles dont souffre le demandeur sont potentiellement susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur au risque de compromettre la sécurité routière, pour lui-même ou pour autrui. Dans certains cas le certificat médical accompagnant la demande d'accès au service Adapto renseigne une inaptitude à la conduite d'un véhicule moteur. Dans l'optique de renforcer la sécurité routière et d'éviter pour autant que faire se peut les accidents routiers, la vérification de l'aptitude à la conduite reste donc indispensable d'après la représentante du Ministère. Cette approche est d'ailleurs partagée par les membres du groupe de travail « Adapto », composé de médecins et de collaborateurs des ministères ayant dans leurs attributions respectives les besoins spécifiques des personnes handicapées, le travail, la sécurité sociale, et de membres de la société civile œuvrant dans le domaine du handicap.

Monsieur le Député Jean-Paul Schaaf (CSV) donne à considérer que le fonctionnement de l'Adapto fait souvent l'objet de critiques dans la pratique. Il cite dans ce contexte l'exemple de personnes en situation de handicap qui se sentent uniquement aptes à conduire dans le milieu rural, i.e. qui sont donc en possession d'un permis de conduire, et ne peuvent par conséquent pas profiter du service Adapto. La représentante du Ministère est d'avis qu'il s'agit là plutôt d'allégations. L'orateur informe qu'à l'heure actuelle, certaines personnes, qui sont en possession d'un permis de conduire, peuvent tout de même profiter du service Adapto. De plus, il est souligné que le présent projet de loi prévoit notamment la suppression du critère de l'inaptitude à la conduite.

#### Article 1<sup>er</sup>

L'article premier a trait aux définitions.

Au point 1<sup>o</sup>, le Conseil d'État demande de se limiter à renvoyer à la définition des services de transports spécifiques au sens de l'article 4, point 4<sup>o</sup>, de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics et de supprimer les termes « offrant un service de transport adapté et spécifiquement équipé ». Les termes en question ne font qu'exprimer de manière redondante les caractéristiques des



services de transports spécifiques au sens de la disposition précitée, à savoir des services « effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les services visés aux points 1° à 3° ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente ».

La représentante du Ministère précise qu'il a été visé de fournir une précision de la définition contenue dans la loi précitée du 5 février 2021. Cependant, au vu des précisions contenues dans les conditions d'éligibilité qui suivent, il est proposé de faire droit à la demande du Conseil d'État.

La Commission parlementaire décide par conséquent de suivre la Haute Corporation et de supprimer le bout de phrase « offrant un service de transport adapté et spécifiquement équipé ».

Aux points 2° et 3°, le Conseil d'État est d'avis que les définitions des notions de « requérant » et de « bénéficiaire » sont à supprimer pour être superfétatoires, en ce qu'elles n'ajoutent en rien aux acceptions communément admises de ces notions.

La Commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État et de supprimer les définitions des notions de « requérant » et de « bénéficiaire ».

Les points subséquents sont par conséquent à renuméroter.

Pour ce qui est du point 4°, le Conseil d'État constate que ce dernier entend définir les termes de « mobilité réduite » par l'empêchement durable de l'utilisation des transports publics et de la conduite d'un véhicule. Le Conseil d'État comprend que ladite notion conditionne, en fait, le champ d'application de la loi en projet, censée s'appliquer aux seules personnes à « mobilité réduite ». Autrement dit, la condition d'une « mobilité réduite » s'applique à toute personne souhaitant bénéficier d'un transport spécifique, qu'il soit à la demande ou régulier.

Cependant, la formulation retenue prive de son effet l'ensemble du dispositif. Au sens de l'article 4 de la loi précitée du 5 février 2021, les services de transport spécifiques sont des services de transports publics. Dès lors, le handicap qui empêche l'utilisation des transports publics est également le handicap qui empêcherait l'utilisation des services spécifiques de transports. D'après le Conseil d'État, afin d'adresser cette incohérence, il y aurait lieu de préciser que le handicap « empêche l'utilisation des transports publics autres que les services spécifiques ».

Par ailleurs, la Haute Corporation constate que la notion qualificative « durable » ne se trouve aucunement définie par le projet de loi, alors qu'elle intervient dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, à savoir l'intégration sociale des citoyens atteints d'un handicap. Le Conseil d'État souligne que dans les matières réservées à la loi, une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions. La loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une précision suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration. Le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, de prévoir une durée exacte à partir de laquelle la mobilité est à considérer comme durablement

entravée, ceci à l'instar de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 4, de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Afin de faire droit à la demande du Conseil d'État, la commission parlementaire propose par voie d'amendement de supprimer le bout de phrase « de manière durable ». En outre, au vu de la pertinence de la suggestion du Conseil d'État concernant l'incohérence de texte, il est proposé d'y faire droit et d'ajouter après les termes « empêche l'utilisation des transports publics » le bout de phrase « autres que les services spécifiques ».

Pour ce qui est de la notion de « durable », la représentante du Ministère explique que ladite notion a été utilisée pour désigner une irréversibilité, un handicap définitif et permanent, par opposition à « temporaire ». Il est proposé de s'aligner sur la remarque du Conseil d'État.

Ainsi, afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer les termes « de manière durable », de supprimer l'aptitude à la conduite dans la définition, et de préciser la durée exacte à partir de laquelle la mobilité est à considérer comme durablement entravée ; la formulation proposée étant reprise de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

## Article 2

L'article sous examen entend définir les personnes éligibles au service de transports spécifiques à la demande.

Le Conseil d'Etat estime qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « de type occasionnel » sont à supprimer pour être superfétatoires, au vu du concept de service de transports spécifiques « à la demande », qui, par définition, s'oppose aux services de transports réguliers.

La représentante du Ministère explique que le terme « occasionnel » signifie : de temps en temps, contingent, de manière irrégulière, non quotidien, ponctuellement, et dépendant de l'initiative du requérant ; ceci par opposition à : régulier, quotidiennement, avec un itinéraire ou une destination régulière et fixée à l'avance, etc. La caractéristique « à la demande » est donc différente de celle d' « occasionnel » est provient du fait que l'ayant-droit doit effectuer une démarche et faire appel aux moyens de réservation (centre d'appel, app,...) pour demander son transport. Par conséquent, il est suggéré de maintenir les termes « de type occasionnel ».

La commission décide de ne pas suivre la suggestion du Conseil d'État et de maintenir les termes « de type occasionnel ».

Au paragraphe 2, le Conseil d'État demande aux auteurs d'insérer, dans la phrase liminaire, la notion de « mobilité réduite », pour rappeler que celle-ci constitue une condition cumulativement applicable à la liste des bénéficiaires énumérés.

La commission décide de faire droit à l'observation du Conseil d'État et d'ajouter après le bout de phrase « toute personne handicapée » les termes de « à mobilité réduite ».

Sous le commentaire de l'article 8 du projet de loi, le Conseil d'Etat estime que l'aptitude du requérant à respecter les « conditions de fonctionnement du service qui concernent l'organisation du service et la sécurité du transport spécifique » est à faire figurer parmi les conditions d'éligibilité au service.

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat et d'ajouter par voie d'amendement un nouveau paragraphe 3 ayant la teneur suivante :

**« Les conditions d'éligibilité figurant au paragraphe (2) comprennent l'acceptation et l'aptitude au respect des conditions de fonctionnement du transport spécifique à la demande. »**

#### Article 8

L'article sous revue prévoit le retrait pur et simple de l'accès au service de transport spécifique sur demande comme seule conséquence en cas de non-respect des conditions de fonctionnement du service qui concernent l'organisation du service et la sécurité du transport spécifique.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur les raisons pour lesquelles les auteurs du texte n'ont pas retenu une gradation de mesures à appliquer en fonction de la gravité des faits constatés. En effet, un retrait définitif de l'accès au transport s'appliquant indépendamment de la gravité du comportement du bénéficiaire est susceptible de porter atteinte au principe de proportionnalité, reconnu comme principe à valeur constitutionnelle par la Cour constitutionnelle. Le Conseil d'Etat demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, d'introduire une telle gradation des mesures, en prévoyant, par exemple, la possibilité d'un refus d'accès ponctuel ou encore temporaire.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat considère que l'aptitude du requérant à respecter ces « conditions de fonctionnement du service qui concernent l'organisation du service et la sécurité du transport spécifique » est à faire figurer parmi les conditions d'éligibilité au service.

La représentante du Ministère explique que les conditions d'éligibilité indiquées à l'article 2 ont toutes trait au handicap et à la mobilité réduite. Afin de permettre au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle, et pour plus de clarté dans le texte, il est proposé de faire des phrases distinctes pour séparer le remplissage des conditions d'éligibilité du respect des conditions de fonctionnement.

La nouvelle proposition est similaire à celle de la loi précitée du 11 février 2022 portant création d'une carte stationnement, en ce qui concerne le retrait définitif (cette dernière ne prévoit cependant pas de retrait temporaire).

Additionnellement, à la nouvelle fin de la 1<sup>ère</sup> phrase, il est proposé de préciser qu'il s'agit des conditions d'éligibilité « prévues à l'article 2 ».

En outre, il est prévu d'introduire une gradation des mesures, en introduisant dans le texte la possibilité de refus d'accès ponctuel c-à-d temporaire, ceci en relation avec le non-respect des conditions de fonctionnement.

La commission parlementaire propose par conséquent d'ajouter par voie d'amendement, après le bout de phrase « L'accès au service de transport spécifique peut être retiré », les termes « ou son renouvellement refusé » et de faire une phrase séparée relative au respect des conditions de fonctionnement, tout en ajoutant le bout de phrase « L'accès au service de transport spécifique peut être retiré temporairement » devant « en cas de non-respect des conditions de fonctionnement du service. » et de poursuivre avec une phrase séparée ajoutant les termes « Ces conditions concernent » devant le bout de phrase « l'organisation du service et la sécurité du transport spécifique ».

Enfin, le Conseil d'État demande de prévoir un droit à un réexamen de la décision portant retrait ou refus d'accès au transport devant la commission de réexamen tel que prévu à l'article 14 du projet de loi.

Afin de faire droit à la demande du Conseil d'État de prévoir un droit de réexamen dans les cas indiqués, la commission parlementaire propose par voie d'amendement d'insérer à l'article 14, 2<sup>e</sup> phrase, les termes « ou au retrait » après le mot « refus ».

#### Article 9 nouveau

Pour plus de cohérence dans le texte, la commission parlementaire propose par voie d'amendement de faire figurer la disposition : « Le service de transports spécifiques à la demande est effectué sur le territoire du Grand-Duché du Luxembourg. » dans un article à part (nouvel article qui devient l'article 9), **car elle n'a pas de lien logique avec les autres dispositions du présent article.**

Les articles subséquents, ainsi que les renvois aux articles subséquents, sont par conséquent à renuméroter.

#### Article 10, 11 et 12 du projet de loi déposé (nouveaux articles 11,12 et 13)

Les articles sous revue traitent des services de transports spécifiques réguliers spécialisés.

Au paragraphe 3, seconde phrase, de l'article 10 du projet de loi déposé (nouvel article 11) de même qu'à l'article 11, point 1<sup>o</sup>, du projet de loi déposé (nouvel article 12), le Conseil d'État rappelle que dans une matière réservée à la loi, le délai de forclusion d'une demande constituée, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, un élément essentiel dont la détermination incombe à la loi et ne saurait donc être fixé ni par voie de convention, ni par voie de règlement grand-ducal. Il doit dès lors s'opposer formellement aux dispositions sous revue.

À l'alinéa 2 de l'article 12 du projet de loi déposé (nouvel article 13), le Conseil d'État, tout en renvoyant à ses observations émises à l'endroit des articles 10 et 11, s'oppose formellement à la fixation du délai de la demande de transport par voie de règlement grand-ducal.

La représentante du Ministère explique que, tel qu'il est indiqué dans le commentaire de l'article 11 du projet de loi déposé au sujet du délai d'introduction d'une demande, le projet visait les modalités d'organisation et d'exécution des transports et les délais pratiques d'introduction d'une demande de transport, **afin de pouvoir mettre en place en temps utile le transport sollicité,**

et à convenir avec les structures desservies. Il n'est pas visé que le projet dispose que la demande doit être introduite dans un délai sous peine de forclusion.

Aujourd'hui une charte est en vigueur sur les principes de fonctionnement essentiels de ces services et la sécurité des bénéficiaires (signée en 2016 par 4 ministres ayant dans leurs attributions les transports, la famille, la situation des personnes handicapées, l'éducation, le travail), qui dispose que chaque établissement ou centre accueillant des personnes bénéficiaires des services de transport participe à cette charte. La charte comprend un manuel qui formalise la relation entre l'organisateur et l'utilisateur et qui reprend les règles d'utilisation auxquelles le bénéficiaire se conformera en vue de pouvoir avoir recours au service de transport.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever cette opposition formelle et de dissiper toute ambiguïté, il est proposé de supprimer les dispositions relatives aux délais.

En raison de la répétition du terme « prévu » dans cette phrase la représentante du Ministère propose d'écrire « la convention visée » au lieu de « prévue ».

Par conséquent, la commission parlementaire propose par voie d'amendement de reformuler la dernière phrase comme suit :

« Elle est adressée au ministre dans la forme ~~et les délais prévus~~ prévue par la convention ~~prévue~~ **visée** à l'article ~~11~~ **12**. »

Afin de permettre à la Haute Corporation de lever son opposition formelle à l'endroit de l'article 11 du projet de loi déposé (article 12 nouveau), la commission parlementaire propose par voie d'amendement au point 1°, de supprimer les termes « et les délais »

Afin de permettre à la Haute Corporation de lever son opposition formelle à l'endroit de l'article 12 du projet de loi déposé (article 13 nouveau), la commission parlementaire propose par voie d'amendement, à la dernière phrase de cet article, de supprimer les termes « et les délais » ; le terme « arrêtés » devient en conséquence le terme « arrêtées ».

#### Article 14 du projet de loi déposé (nouveau article 15)

L'article sous examen institue une commission qui a pour mission de réexaminer, sur demande du requérant, la décision lui refusant l'accès au service de transport spécifique.

Dans son avis, concernant le champ d'intervention de cette commission, le Conseil d'État rappelle qu'il considère que celle-ci doit pouvoir être saisie également en cas de retrait ou de refus d'accès ponctuel ou temporaire au transport spécifique sur demande.

En ce qui concerne toutefois l'« avis » que cette commission est censée rendre au ministre, le Conseil d'État constate qu'il ne ressort pas du dispositif quelle est la portée dudit avis. Il se demande par conséquent si le ministre est appelé à prendre une nouvelle décision.

En outre la Haute Corporation constate qu'il ressort du commentaire de l'article que la commission de réexamen est censée agir « en deuxième instance d'évaluation d'une demande d'accès à l'un des transports spécifiques » et qu'elle constituerait dès lors un « organe de recours face à une demande qui n'aura pas été avisée en faveur du requérant ».

Or, le Conseil d'État estime que, soit la commission de réexamen « rend un avis au ministre », soit elle agit en tant que deuxième instance et confirme ou infirme la décision du ministre en adoptant elle-même une nouvelle décision susceptible de recours. En ce que la disposition, telle qu'elle est formulée, ne permet pas au requérant de connaître la suite de la procédure, elle crée une insécurité juridique et encourt dès lors une opposition formelle de la part du Conseil d'État.

Dans l'hypothèse où le ministre serait appelé à prendre la décision, le Conseil d'État estime que la demande de réexamen devrait être adressée à celui qui doit l'accorder, à savoir le ministre ayant les Transports dans ses attributions, lequel saisira la commission de réexamen pour avis.

Afin d'apporter plus de clarté dans la procédure en relation avec la commission de réexamen et de permettre au Conseil d'État de lever l'opposition formelle formulée, la commission parlementaire propose par voie d'amendement dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, deuxième phrase après « la décision relative au refus », d'ajouter les mots « ou au retrait ». En outre, elle propose de remplacer au paragraphe 2 le bout de phrase « Le requérant saisit la commission de réexamen » par « Le requérant saisit le ministre ». Au paragraphe 3, la commission propose d'ajouter en début de phrase les termes « Sur demande du ministre, la commission de réexamen. ».

Finalement, en tenant compte du commentaire du Conseil d'État à l'endroit de l'alinéa 3 de l'article 3, et après lecture de l'avis du Conseil d'État relatif au projet de loi 7346 portant sur l'accessibilité à tous de lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs, dans lequel « Le Conseil d'État estime que la demande de dérogation doit être adressée à celui qui doit l'accorder, soit le ministre ayant la Politique pour personnes handicapées dans ses attributions, lequel saisira le Conseil consultatif pour avis. », la représentante du Ministère propose d'ajouter un 4<sup>e</sup> alinéa dans le sens souhaité.

Par conséquent, la commission parlementaire propose par voie d'amendement d'ajouter un quatrième paragraphe ayant la teneur suivante :

« Le ministre décide du droit d'accès au service de transport spécifique après avis de la commission de réexamen. »

#### Article 16 du projet de loi déposé (nouvel article 17)

L'article 16 a trait à la transmission de données à la Commission médicale des permis de conduire.

Le Conseil d'État, dans son avis, constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3°, l'article sous examen prévoit la transmission du dossier « pour avis à la commission médicale des permis de conduire afin de procéder à la vérification de l'aptitude du requérant à conduire un véhicule, en application de l'article 2

de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ».

Le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de distinguer entre les transports spécifiques sur demande, pour lesquels une telle transmission est prévue à l'article 4, paragraphe 5, point 3°, et les transports spécifiques réguliers spécialisés, pour lesquels une intervention de ladite commission n'est pas prévue.

Dans l'hypothèse où il est souhaité de maintenir la saisine de ladite commission quant à son principe, le Conseil d'État relève que la disposition sous revue intervient dans le cadre de la protection des données médicales garantie par l'article 9 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, ci-après « RGPD ».

Pour la transmission des données dans le cadre des transports spécifiques réguliers spécialisés, l'avis de ladite commission n'est pas prévu au stade de l'octroi du droit d'accès, mais seulement lors de la procédure de réexamen. Dans la mesure où la transmission des données ne serait pas nécessaire au stade initial, elle ne saurait être possible à celui du réexamen. Au regard de l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre c), du RGPD, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la transmission, au stade du réexamen, des données dans le cadre des transports spécifiques réguliers spécialisés.

La représentante du Ministère prend note des observations développées par la Haute Corporation et son opposition formelle par rapport à la transmission, au stade du réexamen, des données dans le cadre des transports spécifiques réguliers spécialisés à la commission médicale des permis de conduire afin de procéder à la vérification de l'aptitude du requérant à conduire un véhicule. L'avis de ladite commission n'est en effet pas prévu au stade de l'octroi. L'on est conscient que la disposition en question intervient dans le cadre de la protection des données médicales et du RGPD.

Il est constaté que la CNPD ne s'est pas prononcée dans son avis sur le transfert de données médicales et un éventuel non-respect de la réglementation RGPD.

En ce qui concerne les services réguliers spécialisés, par exemple pour les personnes handicapées à mobilité réduite disposant du statut de salarié handicapé voulant se rendre sur leur lieu de travail, il convient de relever plusieurs points :

1° il y a lieu de vérifier si les critères d'éligibilité sont remplis, ce qui se fait moyennant le formulaire prévu à l'annexe du projet de règlement grand-ducal et au moyen duquel le demandeur fournit des indications sur la détention ou non d'un permis de conduire, sur les aides techniques éventuelles de déplacement qui ne sont pas nécessairement des données médicales (fauteuil roulant, cadre de marche..) et sur la vision dans le but que le véhicule mis en service correspond bien aux besoins spécifiques de la personne à transporter et soit équipé de manière à pouvoir techniquement être utilisé par le passager, et que le conducteur soit au courant des besoins techniques et/ou de guidage et de comportement envers le passager ; et

2° les mêmes réflexions devraient être prises en considération que celles élaborées dans le contexte de l'évaluation d'une demande pour le transport à la demande : celles relatives à la directive 2006/126/CE annexe III, « Normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur », la responsabilité de la commission médicale des permis de conduire à vérifier le cas échéant l'aptitude à la conduite d'un véhicule automoteur, dans l'objectif de prendre les mesures qui s'imposent en matière de sécurité routière.

La représentante du Ministère propose dès lors d'envisager, comme à l'article 4 paragraphe 5, le maintien de la disposition controversée, tout en se référant aux dispositions de la directive européenne afférente.

La commission parlementaire décide de maintenir le point 3° et d'ajouter, par voie d'amendement, en fin de phrase la référence à la directive européenne précitée comme suit :

« et conformément aux dispositions de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, Annexe III. »

#### Article 19 du projet de loi déposé (nouvel article 20)

L'article sous examen entend définir la durée de conservation des données.

Le Conseil d'État, dans son avis, relève que le règlement général sur la protection des données exige que la durée de conservation des données soit limitée au strict minimum. Or, la Haute Corporation constate que le projet de loi entend prévoir une durée de conservation de trois ans après la fin de l'accès au transport. Le Conseil d'État s'interroge sur la raison d'être d'une durée si longue, et ce d'autant plus que le certificat médical en ce qui concerne les services spécifiques à la demande n'est valable que pour trois mois. Au regard de l'imprécision soulevée, le Conseil d'État doit réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel en attendant de plus amples clarifications à cet égard.

La représentante du Ministère souligne que la CNPD ne s'est pas prononcée dans son avis sur la durée de conservation visée.

Il ressort cependant de l'expérience de l'Administration des transports publics qu'un certain volume de demandes lui parviennent, par exemple, de la part d'« anciens bénéficiaires » dont le droit d'accès a expiré depuis un certain temps déjà, ou de demandes non traitées car incomplètes et pour lesquelles l'original du dossier est retourné au requérant afin de le compléter, ou de demandes non accordées. Pour de multiples raisons, souvent sanitaires d'ailleurs, les personnes concernées ne réagissent pas dans l'immédiat ou à court terme pour renouveler un droit d'accès, introduire des pièces complémentaires ou autres.

La commission parlementaire est encore informée que le groupe de travail « Adapto » a même été d'avis que la durée de conservation des données devrait être encore plus longue, ceci dans l'objectif d'une simplification des démarches pour les personnes concernées et donc dans l'intérêt de celles-ci. Il est donc demandé par le groupe de travail, soit de garder la durée de 3 ans



prévue dans le projet de loi, soit de la limiter, non pas à seulement 3 mois, mais à une année.

La représentante du Ministère propose à la commission parlementaire de remplacer « trois ans » par « six mois ».

Monsieur le Député Jean-Paul Schaaf (CSV) peut comprendre les réflexions du groupe de travail « Adapto » qu'il peut, le cas échéant, être dans l'intérêt des personnes concernées que la durée de conservation des données soit plus longue. Par conséquent, il se demande s'il n'est pas possible de laisser aux personnes concernées le choix de demander une prolongation (en donnant leur consentement explicite) de la conservation des données au-delà des 3 mois. La représentante du Ministère dit devoir se concerter d'abord avec un juriste du Ministère sur cette question. Elle estime néanmoins qu'une base légale est toujours à privilégier par rapport à un consentement dans le cadre de la protection des données.

Madame la Députée Cécile Hemmen (LSAP) fait part de son désaccord. Selon l'oratrice il serait dans l'intérêt du bénéficiaire de privilégier une durée de conservation très courte, afin de permettre au bénéficiaire de pouvoir apporter de nouveaux éléments à son dossier en cours de route. La représentante du Ministère précise à cet égard qu'il est possible à tout moment d'apporter de nouveaux éléments au dossier en cas de changement de la situation.

En ce qui concerne la demande formulée par M. Schaaf, la représentante du Ministère informe qu'elle procédera à des recherches complémentaires à cet égard afin de fournir davantage d'informations aux membres de la commission lors d'une prochaine réunion.

Mme Cécile Hemmen estime qu'il serait important dans ce contexte d'analyser si la possibilité de donner son consentement dans le cadre de la protection des données existe déjà dans d'autres textes législatifs.

La représentante du Ministère aimerait savoir de la part des membres de la commission quelle durée de conservation ils souhaitent retenir.

Madame la Députée Cécile Hemmen aimerait recevoir encore plus d'informations concernant la formation des chauffeurs. La représentante du Ministère explique que des formations spécifiques obligatoires sont offertes aux chauffeurs de bus (ancrées dans le contrat d'exploitation), élaborées avec des experts en la matière, notamment avec l'asbl Info-Handicap. Certains retards dans l'organisation ont pourtant été observés pendant la crise sanitaire, selon la représentante du Ministère, et certaines n'ont pas pu être déployées. L'oratrice informe dans ce contexte que l'on est en train d'essayer de rattraper le retard.

Madame la Députée Myriam Cecchetti (Déi Lénk) souhaite recevoir plus de détails concernant, d'une part, le fonctionnement de l'application mobile et, d'autre part, le temps d'attente au call center, étant donné que le service Adapto se trouve, de nouveau, sous le feu de critiques respectivement réclamations de la part de certains utilisateurs.

La représentante du Ministère explique que ce système des transports spécifiques est très complexe parce qu'il doit proposer simultanément un service régulier et faire preuve d'une grande flexibilité. L'oratrice informe qu'une analyse a été réalisée pour optimiser le fonctionnement du call center et pour améliorer l'utilisation de l'application. Une pénurie et une fluctuation permanente au niveau des chauffeurs de bus sont également confirmées. Pour ce qui est du reproche concernant les difficultés à joindre le centre d'appels, il

est informé qu'une analyse par un bureau externe a été faite. Il y a certes des heures de pointe où le centre d'appels est plus sollicité que pendant le reste de la journée. Des améliorations pourraient être apportées en renforçant les effectifs par du personnel intérimaire ou encore par une priorisation des appels. Dans ce contexte, la représentante du Ministère souligne que 7.700 personnes bénéficient du service Adapto et 4.600 personnes ont recours au Mobibus (jusqu'au 31 juillet 2022 connu sous la dénomination de CAPABS (Transport Complémentaire d'Accessibilité pour Personnes à Besoins Spécifiques)) qui opère 1.700 lignes.

#### Article 21 du projet de loi déposé

L'article sous revue prévoit que le ministre peut donner responsabilité à l'Administration des transports publics d'exécuter tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu du projet de loi.

Le Conseil d'État, dans son avis, se pose plusieurs questions, à savoir : Selon ce libellé, quelle « responsabilité » incombant au ministre pourrait être transférée à l'Administration ? Les auteurs ne visent-ils pas plutôt un transfert de compétence ? Quelle en serait l'étendue ? Par quel acte le ministre concéderait-il le transfert envisagé ? Est-ce que ce transfert sera temporaire ou définitif ? De quelle manière les administrés concernés auront-ils connaissance d'un tel transfert ?

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement à l'article sous revue en ce que celui-ci crée une insécurité juridique.

Le commentaire de l'article se réfère à la seule « gestion des traitements de données à caractère personnel pour les finalités prévues à l'article 17 ». Si les auteurs entendent conférer à l'Administration une telle mission, le Conseil d'État estime que la loi du 5 février 2021 sur les transports publics serait à modifier en ce sens, à condition, bien évidemment, que ce transfert ne relève pas déjà du domaine de compétence de l'Administration en vertu du RGPD.

La représentante du Ministère attire l'attention de la commission parlementaire sur le fait que la CNPD s'est prononcée également quant à la responsabilité du ministre et à celle de l'Administration des transports publics. L'oratrice indique que pour une partie des cas, les données sont collectées directement auprès des requérants et que pour une autre partie des cas elles sont collectées indirectement à travers les structures fréquentées par les potentiels bénéficiaires du transport.

La représentante du Ministère estime que l'Administration des transports publics n'est pas à considérer comme sous-traitant du ministre et que l'Administration des transports publics fait partie intégrante de son ministère de tutelle.

L'oratrice suggère dès lors de supprimer l'article en question afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

La commission parlementaire décide de supprimer par voie d'amendement l'article 21.

## 2. 8135 **Projet de loi relative à la construction d'un centre sportif à Belval**

Madame la Présidente Chantal Gary est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi sur la base d'un document PowerPoint distribué aux membres de la commission.

Le projet de loi à 3 articles vise à autoriser le Gouvernement à faire procéder sur le site de Belval-Ouest à la construction et à l'équipement d'un nouveau Centre sportif, y inclus l'aménagement des alentours, pour un montant maximal de 114,32 millions d'euros toutes taxes comprises (indice 1003,76 au 1<sup>er</sup> avril 2022) avec une adaptation semestrielle en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction. La construction du bâtiment, y compris son équipement et l'aménagement des alentours sont réalisés par le Fonds Belval et à charge des crédits mis à la disposition de ce dernier dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 3 de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest. Ce nouveau complexe d'infrastructures sportives a vocation à répondre aux besoins des établissements scolaires et universitaires y implantés.

L'autorisation du législateur pour procéder aux travaux précités est requise en vertu de l'article 99, cinquième phrase, de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

L'implantation et la construction du Centre sportif à Belval découlent avant tout des besoins en infrastructures sportives des établissements universitaires et scolaires implantés à Belval et aux alentours. Le complexe sportif sera ainsi principalement mis à disposition de plusieurs lycées et écoles fondamentales des agglomérations avoisinantes et de l'Université du Luxembourg. Il sera, le cas échéant, également accessible aux fédérations sportives agréées, aux associations sportives régionales et locales, à la structure de formation des entraîneurs, tout comme au grand public.

Au niveau des établissements scolaires, les écoles, lycées, centres, instituts et services visés prioritairement sont : le Lycée de Garçons (LGE), le Lycée Guillaume Kroll (LGK), le Lycée technique de Lallange (LTL), l'École Internationale de Differdange et d'Esch-sur-Alzette (EIDE – site d'Esch-sur-Alzette), l'École Internationale de Differdange et d'Esch-sur-Alzette (EIDE – enseignement primaire – site de Mondercange), l'École européenne agréée de Belval (EEA), le Lycée Bel-Val (LBV), le Lycée Hubert Clément (LHCE), l'École d'Hôtellerie et de Tourisme du Luxembourg (EHTL – campus de Sanem), le Centre pour le développement intellectuel (CDI – annexe Kannercampus Belval), l'Institut de formation de l'Éducation nationale (IFEN), le service de la formation professionnelle (SFP), le service de la formation des adultes (SFA), l'École nationale pour adultes (ENAD) et le Lycée technique pour professions éducatives et sociales (LTPES).

Le programme de construction a été élaboré par le Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse et le Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, en collaboration avec le Ministère des Sports qui, dans le cadre de la planification du projet, a mis à disposition son expertise en

matière d'infrastructures sportives. Les besoins totaux du Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse au Centre sportif à Belval se résument à :

Centre de natation :

- 5,3 unités de piscine, dont 2 avec fond mobile ;
- 1 unité avec 1 installation de sautoirs.

Centre multisports :

- 5 x 2 unités = 10 unités de hall sportif ;
- 1 mur d'escalade.

S'y ajoutent ensuite 30 heures de natation, soit 1 unité de piscine, pour les besoins des établissements scolaires de la Commune de Sanem.

Le détail des besoins en heures et équipements des différents acteurs prémentionnés peut être consulté dans le dossier déposé par le Gouvernement (document parlementaire n°8135).

En ce qui concerne l'Université du Luxembourg, les utilisateurs provenant de l'Université seront les suivants :

- Les étudiants inscrits au bachelor en Sciences de l'Éducation, principaux utilisateurs du complexe sportif ;
- L' « University of Luxembourg Competence Centre » (ULCC) qui propose une formation professionnelle continue certifiante permettant de développer un profil de compétences en « éducation au mouvement » pour enfants, pour des professionnels des domaines formels, non-formels et informels de l'éducation ;
- Les participants aux activités sportives de loisir dans le cadre du « CampusSport » destiné aux étudiants et au personnel de l'Université (suivant plages horaires disponibles).

La partie réservée pour l'Université dans le complexe sportif comporte un hall sportif divisible en deux parties pour les activités sportives, deux salles pédagogiques pour l'apprentissage théorique et deux salles de stockage pour le matériel. Les cabines vestiaires sont partagées avec les autres utilisateurs pour optimiser les différents espaces. Le Centre sportif à Belval permettra de garantir un enseignement de qualité dans le domaine de l'éducation sportive, de répondre à la plupart des besoins de l'Université en matière de cours de sport et activités sportives et de regrouper ces activités essentiellement sur un site tout en élargissant, le cas échéant, l'offre en termes de nouveaux cours et activités sportives de loisir dans le cadre du « CampusSport ».

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

Monsieur le Député Jean-Paul Schaaf (CSV) aimerait savoir qui sera le gestionnaire du bâtiment ? Il souhaite en outre savoir qui sera le gestionnaire du parking souterrain et à quel public le parking sera destiné ? Est-ce que les associations sportives, respectivement les fédérations sportives ont été consultées en amont par le gouvernement s'il y existe un intérêt spécifique de leur part pour l'intégrer, le cas échéant, dans le bâtiment ? Est-ce que les

visiteurs, autres que les étudiants, en dehors des heures de visite, auront un accès ou pas au bâtiment ?

Pour ce qui est de la gestion, il est informé qu'une décision afférente reste encore à prendre. Il existe différentes options, notamment une gestion par le Fonds Belval ou encore une gestion par un établissement public. Il est encore précisé qu'il s'agit d'un centre sportif destiné à servir prioritairement les besoins de l'enseignement. Ce n'est pas un centre sportif dédié aux compétitions internationales accueillant un grand public (comme la Coque).

Il est décidé que les travaux seront poursuivis au cours d'une prochaine réunion de la commission.

**3. 8119 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre portant reconnaissance réciproque et échange des permis de conduire nationaux, fait à Luxembourg, le 22 mars 2022**

Ce point est reporté à la prochaine réunion de la commission.

**4. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

8005/06

---

---

## PROJET DE LOI

**sur les services de transports spécifiques et  
modifiant les articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée  
du 5 février 2021 sur les transports publics**

\* \* \*

### AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(31.3.2023)

Par sa lettre du 11 mai 2022, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers quant au projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi a pour objet d'introduire un cadre légal et réglementaire aux services de transports publics spécifiques (ci-après « services spécifiques »).

Les services spécifiques sont, suivant la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics (ou « loi-cadre sur les transports publics), des services complémentaires « effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés » lorsque les autres services de transports publics « ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente. »

Le projet de loi sous avis s'inscrit à la suite de la création de l'Administration des Transports publics en remplacement de l'établissement public de la Communauté des transports (ou « Verkeiersverbond ») par la loi-cadre sur les transports publics, et il procède de la volonté de réformer le service des transports spécifiques, en particulier le service à la demande (ou « Adapto »).

Il s'agit, suivant l'exposé des motifs, de « redéfinir l'accès au service, de mettre en place un système de planification centralisée et optimisée, de créer une commission d'évaluation nationale qui prendra les décisions relatives à l'accès au service, et d'accorder au bénéficiaire la fameuse gratuité du transport. »<sup>1</sup> et, plus largement, d'améliorer la mobilité personnelle en faveur des personnes handicapées.

Le projet de loi propose aussi d'inclure, dans son champ d'application, différents services de transports spécifiques réguliers spécialisés, tel que le service dit Mobibus (anciennement « CAPABS »), car ces services, bien que visés par la loi-cadre sur les transports publics, ne sont pas autrement réglementés.

Le projet de loi sous avis permet, pour les différents services spécifiques qu'il intègre, de clarifier les bénéficiaires éligibles et d'avoir une procédure de demande d'accès à la fois simple et protectrice des droits des personnes concernées.

Pour les services de transports Mobibus, qui vise les transports vers des structures de formation, d'accueil ou d'insertion professionnelle, le projet de loi renvoie le soin à une convention de déterminer « 1° la forme et les délais de la demande de transport ; 2° les modalités d'organisation et d'exécution de ce service de transport spécifique régulier spécialisé à destination des structures ; 3° les modalités de coopération entre les parties contractantes ; 4° l'échange de données nécessaires à la demande de transport des bénéficiaires et à assurer leur sécurité pendant le transport ». <sup>2</sup>

Pour les autres services spécifiques, à savoir le service à la demande, le service spécifique pour les salariés handicapés, pour certains élèves, et pour les personnes handicapées à mobilité réduite poursuivant une formation d'enseignement supérieur au Luxembourg, le projet de loi sous avis renvoie à

---

1 Exposé des motifs, page 3

2 Projet d'article 11

un règlement grand-ducal la charge de préciser la forme et les délais de la demande de transport, ainsi que les conditions de fonctionnement de ces services.<sup>3</sup>

Ce projet de loi doit être apprécié à la lumière d'un autre projet de loi<sup>4</sup> qui fixe le cadre légal, conformément à la réglementation sur les marchés publics pour la prise en charge financière de l'exploitation de ces services par des entités privées.

Le projet de loi sous avis est accompagné d'un règlement grand-ducal, et ces projets n'apportent pas de commentaires de la part de la Chambre des Métiers.

La Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 31 mars 2023

*Pour la Chambre des Métiers*

*Le Directeur Général,*  
Tom WIRION

*Le Président,*  
Tom OBERWEIS

---

3 Projet d'articles 8, 9, 12 et 13

4 Projet de loi n°8124, déposé le 22 décembre 2022



8005/07

**N° 8005**

CHAMBRE DES DEPUTES  
Session ordinaire 2023-2024

**PROJET DE LOI**  
**sur les services de transports spécifiques et modifiant les**  
**articles 1<sup>er</sup> et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les**  
**transports publics**

\* \* \*

AVIS DE LA FEDERATION DES ACTEURS DU SECTEUR SOCIAL AU LUXEMBOURG  
(FEDAS Luxembourg)  
(02.04.2024)

La Fédération des acteurs du secteur social au Luxembourg (FEDAS Luxembourg), première fédération d'employeurs du secteur de l'action sociale, a été créée le 14 juillet 1977 par douze associations proches des réalités du terrain. Elle compte aujourd'hui 190 organismes membres, gestionnaires de structures dans les différents secteurs de l'action sociale, du logement, de l'économie sociale et solidaire, de l'enfance, jeunesse et famille, seniors, aide sociale, handicap, protection internationale, inclusion sociale et professionnelle, etc.

Forte de plus de quarante années d'expertise dans la défense du secteur social, la FEDAS Luxembourg est le principal réseau d'organismes à visée sociale ou sociétale au Luxembourg. En tant qu'entente patronale, elle est centrée à la fois sur la défense des intérêts de ses membres et sur l'advocacy en faveur des populations vulnérables.

De ses principales missions qui tiennent, entre autres, à l'élaboration d'avis et recommandations au sujet des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles, à la promotion d'un cadre législatif, réglementaire et conventionnel favorable, et, au soutien du progrès social, la FEDAS Luxembourg adresse son avis, par auto-saisine, sur le projet de loi sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1er et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics.

\*

Remarques préliminaires

Pour la FEDAS Luxembourg, le dispositif Mobibus est indispensable aux salariés, usagers et aux jeunes ou élèves à besoins spécifiques pour accéder aux centres de compétences, aux centres de propédeutique professionnelle (CPP), à leur lieu de travail/d'occupation voire d'accueil de jour. Les services du Mobibus sont donc nécessaires à chacun des sites desservis, puisqu'il n'existe aucune institution sur laquelle la totalité des personnes à besoins spécifiques pourrait se déplacer avec les transports en commun. Parmi les points principaux à solutionner, il y a lieu de mentionner les éléments suivants concernant la qualité du dispositif :



- Problèmes de lieux

L'une des problématiques est celle liée aux informations erronées des adresses de rendez-vous pour la prise de transport et lieux d'arrêt pour le retour à domicile. Le dépôt d'usager à la mauvaise adresse, au mauvais parent ou proche ou encore à une autre structure que la sienne peut avoir de graves conséquences pour la santé et la sécurité des usagers mettant les institutions, les parents et les familles dans une situation intenable et difficilement acceptable. Nous tenons à souligner une fois de plus que le fait de laisser sortir un usager au mauvais endroit (notamment dans le domaine du handicap mental) peut entraîner des conséquences désastreuses sur la santé (jusqu'à de graves traumatismes). Vu le nombre de cas, c'est simplement un hasard si des conséquences encore plus graves ne se sont pas encore produites.

- Retards considérables

Indépendamment des difficultés liées au manque de fluidité du trafic, les bus ont tendance à accuser des retards journaliers conséquents. Outre l'incidence pour les usagers à besoins spécifiques, ces retards impactent l'équilibre vie professionnelle et vie privée de la personne et de sa famille, peuvent avoir des impacts sur l'emploi des proches et même risquer d'entraîner une perte d'emploi à la suite des retards.

- Organisation et optimisation des trajets et application

Certaines courses suivent des trajets irrationnels ou erronés lors du ramassage et du dépôt des usagers. Cela entraîne d'immenses pertes de temps sur le terrain et cette problématique perturbe et insécurise un bon nombre d'usagers aussi bien avec un handicap mental qu'avec un handicap physique avec troubles associés. Pour ne citer qu'un exemple parmi tant d'autres, un trajet de 20 km, qui dure 20 minutes dans des conditions normales, peut prendre une heure et demie. Les irrégularités au niveau des réservations et annulations posent également de nombreux problèmes. La nouvelle application n'est pas actualisée : horaires incorrects ou pas de précision d'horaire de bus, pas d'information sur un changement, l'inscription de l'usager n'est pas toujours possible ou enregistrement de l'adresse du bénéficiaire incorrecte ne permettant pas d'informer à temps les usagers et leurs familles, etc.

- Sensibiliser les chauffeurs de bus au public cible et un manque des trajets en sécurité

Dans le cadre du dispositif, chaque chauffeur de bus devrait participer à une formation ciblée pour s'approprier (1) les spécificités et les défis qui peuvent survenir lors du transport de personnes à besoins spécifiques (cf. caractéristiques des usagers et l'accompagnement de certains pour monter et descendre du bus ou encore pour entrer et sortir du logement ; les impacts des procédures et des manœuvres à suivre pour attacher et sécuriser une personne en chaise roulante ; etc.) et (2), la connaissance du groupe cible du dispositif.

- De plus, une affectation fixe des chauffeurs sur les courses leur permettrait de s'approprier une connaissance des usagers et, pour les usagers, une connaissance des chauffeurs, repère de permanence et de sécurité pour eux. D'autre part, il nous semble qu'il s'agit d'un besoin fondamental pour toutes les personnes concernées que





le trajet soit organisé de manière suffisamment sûre. Actuellement, il n'existe pas d'élément de sécurité tel qu'un accompagnateur (ou, comme déjà mentionné, des fixations spéciales). Par conséquent, tant les usagers que les conducteurs sont exposés à des risques qui, à notre avis, ne permettent pas d'instaurer la confiance dans le service. Difficulté de garantir une communication correcte et permanence téléphonique

La communication pose également différents problèmes : d'une part, le service demandé n'est souvent pas fourni. D'autre part, il n'y a pas de possibilité d'échange constructif pour discuter par exemple des services non fournis. Un échange uniquement par e-mail est insuffisant et ne correspond pas au dispositif. Selon nous, la communication doit être garantie par une personne de référence joignable surtout en cas d'urgence pour échanger les informations et résoudre les situations sur le terrain.

Ainsi, il importe que ce dispositif soit optimal pour garantir une utilisation et un déplacement adaptés et résoudre les dysfonctionnements existants induits par le logiciel de planification. Néanmoins, le projet de loi actuel ne contient aucune mesure de contrôle ou d'assurance qualité.

\*

#### Examen des articles

##### Article 21

Nous sommes d'accord avec le Conseil d'État que l'article sous revue crée une insécurité juridique. Outre les questions structurelles du Conseil d'État, nous ne pensons pas qu'il soit approprié de confier à l'Administration des transports publics (ATP) seule « d'exécuter tout ou partie des obligations qui lui incombent » en vertu de la loi en projet.

La FEDAS Luxembourg est tout à fait consciente du volume important de trajets par semaine organisés et du défi que cela implique, notamment avec une équipe relativement restreinte et surchargée au niveau de l'ATP. Il y a cependant lieu d'arriver ensemble à une situation acceptable et sûre pour tous les acteurs impliqués.

En raison des problèmes persistants et de l'importance du dispositif, nous pensons qu'il est approprié d'ajouter au projet de loi un nouveau chapitre consacré à la mise en œuvre d'une assurance de qualité adéquate du dispositif.

Selon nous, la qualité du dispositif doit être revu régulièrement avec tous les acteurs impliqués (c.à.d. les ministères concernés, notamment le Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil, le Ministère du Travail, le Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, l'Administration des transports publics (ATP), les gestionnaires des ateliers protégés, les ateliers d'inclusion professionnelle et les ateliers thérapeutiques, les centres de compétences, la représentation nationale des parents d'élèves à besoins spécifiques, la FLEAA (la Fédération luxembourgeoise des exploitants d'autocars et



d'autobus), et la FEDAS, Luxembourg etc.). Ceci d'autant plus que bien souvent les gestionnaires du secteur handicap sont malencontreusement pointés du doigt, de part et d'autre, comme étant « responsables » de ces incidents de transport.

Les échanges réguliers sont souhaités pour assurer un suivi de la qualité du dispositif et de garantir une vision plus globale, inclusive et cohérente de l'accompagnement et du transport régulier, spécial et individuel des personnes à besoins spécifiques dans toutes les formes du handicap, tout âge confondu et en fonction de leurs besoins réels.

A l'instar du chapitre 4 du projet de loi, nous proposons soit 1) la création d'une commission spéciale consacrée à la gestion de la qualité et à la surveillance du dispositif, ou, le cas échéant, 2) l'introduction d'un dialogue structuré à formaliser dans le cadre d'un article supplémentaire pour permettre la mise en place d'échanges réguliers entre les acteurs impliqués par une instance de pilotage.

De plus, et comme nous l'avons déjà évoqué dans l'introduction, nous estimons qu'il est nécessaire qu'un accompagnateur soit présent lors du transport. Il peut s'agir d'une personne spécialement formée qui pourrait assumer cette tâche jusqu'à ce que les conducteurs eux-mêmes aient reçu une formation appropriée. Cette mesure permettrait au conducteur de se concentrer sur la circulation routière.

De notre point de vue, une coopération (sous forme d'une commission spéciale ou d'un dialogue structuré) permettra de restaurer la confiance vis-à-vis du dispositif et des institutions qui l'invoquent pour garantir l'accès de leurs usagers à leurs sites.

