



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 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

Date de dépôt : 16-12-2022

Date de l'avis du Conseil d'État : 16-05-2023

Auteur(s) : Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
16-12-2022	Déposé	8119/00	<u>3</u>
19-04-2023	Avis de la Chambre de Commerce (27.2.2023)	8119/01	<u>12</u>
16-05-2023	Avis du Conseil d'État (16.5.2023)	8119/02	<u>15</u>
08-06-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 24 ) de la reunion du 8 juin 2023	24	<u>18</u>
15-06-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 25 ) de la reunion du 15 juin 2023	25	<u>35</u>
22-06-2023	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Jessie Thill	8119/03	<u>40</u>
22-06-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal ( 26 ) de la reunion du 22 juin 2023	26	<u>45</u>
27-06-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°54 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote n°5 - Projet de loi N°8119	<u>57</u>
27-06-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°54 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°8119	<u>60</u>
04-07-2023	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (04-07-2023) Evacué par dispense du second vote (04-07-2023)	8119/04	<u>62</u>
07-08-2023	Publié au Mémorial A n°492 en page 1	Mémorial A N° 492 de 2023	<u>65</u>
	Résumé du dossier	Résumé	<u>71</u>

8119/00

**N° 8119**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**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**

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 16.12.2022*

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et européennes et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

*Article unique.* Notre ministre des Affaires étrangères et européennes est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le 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.

Vientiane, le 7 décembre 2022

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,*

Jean ASSELBORN

HENRI

\*

I. Texte du projet de loi	2
II. Exposé des motifs	2
III. Commentaire des articles de l'accord	2
IV. Fiche d'évaluation d'impact	3
V. Fiche financière	5
VI. Texte de l'accord	6

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Article unique.** Est approuvé 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.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour but de ratifier 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 en date du 22 mars 2022.

Ce projet s'inscrit dans la liste d'accords du Grand-Duché en matière de reconnaissance mutuelle des permis de conduire. En effet, le Luxembourg a déjà des accords similaires, pour la plupart en forme de memorandum of understanding, avec Hong Kong, les Emirats Arabes Unies ou encore la Grande-Bretagne suite au Brexit.

Bien que le Grand-Duché reconnait les permis de conduire tiers à l'Espace Economique Européen sur son territoire afin de les transcrire en permis de conduire luxembourgeois si le pays émetteur est partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949 ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, l'on doit constater que bon nombre de pays ne reconnaissent pas le permis de conduire luxembourgeois sur leur territoire, même si leurs permis son reconnues par le Grand-Duché.

Afin de transposer son permis de conduire en permis de conduire luxembourgeois, le requérant dispose d'un délai de 12 mois à partir de son arrivée au Grand-Duché.

En ce qui concerne la Principauté d'Andorre actuellement, celle-ci n'est pas signataire d'une des deux conventions précitées. Partant, les permis de conduire de la Principauté ne sont pas reconnues pour la transcription au Luxembourg.

Par le présent accord, qui règle notamment les principes d'une transcription, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire des deux pays sera introduite. Partant, il sera dans le futur possible de faire transcrire un permis de conduire de la Principauté d'Andorre en permis de conduire luxembourgeois et vice-versa.

\*

## COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Par l'article unique est ratifié 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 en date du 22 mars 2022.

\*

## FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

### Mesures législatives et réglementaires

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>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</b>
<b>Ministère initiateur:</b>	<b>Ministère de la Mobilité et des Travaux publics – Département de la mobilité et des transports</b>
<b>Auteur:</b>	<b>Alain DISIVISCOUR</b>
<b>Tél. :</b>	<b>247-84478</b>
<b>Courriel:</b>	<b>alain.disiviscour@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet:</b>	<b>Le projet de loi prévoit l’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 en date du 22 mars 2022.</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s):</b>	<b>Ministre des Affaires étrangères et européennes</b>
<b>Date:</b>	<b>21/07/2022</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui:  Non: <sup>1</sup>  
 Si oui, laquelle/lesquelles:  
 Remarques/Observations:
  
2. Destinataires du projet:
  - Entreprises/Professions libérales: Oui:  Non:
  - Citoyens: Oui:  Non:
  - Administrations: Oui:  Non:
  
3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui:  Non:  N.a.:<sup>2</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité?)  
 Remarques/Observations:
  
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui:  Non:   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière? Oui:  Non:   
 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:

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

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

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui:  Non:
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (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?
- Article 8*  
L'autorité compétente peut, exceptionnellement, demander à l'autorité compétente de l'autre Partie, par la voie diplomatique, de résoudre des doutes sur la validité, l'authenticité et les informations contenues dans le permis.
- Article 9*  
L'autorité compétente de la Partie qui reçoit le permis de conduire retiré peut en informer l'autre Partie, dans le cas où le permis présente des anomalies concernant la validité, l'authenticité et les informations contenues dans le permis. Cette information sera transmise par la voie diplomatique.
- 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>5</sup>? Oui:  Non:  N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui:  Non:  N.a.:
  - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui:  Non:  N.a.:
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui:  Non:  N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui:  Non:  N.a.:
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives européennes, 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 règlementaire? Oui:  Non:
- Remarques/Observations: *Reconnaissance réciproque des pdc des deux pays. Actuellement il faut refaire de pdc.*

<sup>3</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en 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.

<sup>4</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).

<sup>5</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).

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui:  Non:  N.a.:   
Remarques/Observations:
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?  
Remarques/Observations:

### Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:   
Si oui, expliquez de quelle manière:
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:   
Si oui, expliquez pourquoi: *Les dispositions sont applicables quelque soit le sexe des personnes concernées*
  - 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>6</sup> ? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:  
[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>7</sup> ? Oui:  Non:  N.a.:   
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie:  
[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)

\*

## FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi vise à ratifier 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 en date du 22 mars 2022.

Il convient de noter que cet projet de loi n'aura aucun impact sur le budget de l'Etat.

<sup>6</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>7</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)



## TEXTE DE L'ACCORD

### ACCORD

#### **entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre portant reconnais- sance réciproque et échange des permis de conduire nationaux**

*Considérant que* le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre, délivrent des permis de conduire autorisant les personnes résidant sur leur territoire à conduire un véhicule à moteur sur leur territoire,

*Souhaitant* obtenir, dans le cadre de cet Accord, la reconnaissance réciproque des permis de conduire nationaux afin d'échanger les permis de conduire des titulaires d'un permis délivré par les autorités compétentes de la Principauté d'Andorre et du Grand-Duché de Luxembourg, ci-après dénommées „les Parties“ qui se déplacent et résident actuellement sur le territoire de l'autre Partie, et doivent donc obtenir un permis de conduire délivré par l'autre Partie,

Le deux Parties CONVIENNENT de ce qui suit :

#### *Article 1*

Les Parties reconnaissent réciproquement, à fin qu'ils puissent être échangés, les permis de conduire valables et en vigueur délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie, conformément à leur législation interne, aux titulaires de permis de conduire qui obtiennent leur résidence sur leur territoire.

#### *Article 2*

Aux fins du présent Accord, on entend par :

- a) „Résidence“: telle que définie et réglementée conformément aux législations respectives en vigueur pour chaque Partie.
- b) „Permis de conduire valable“: permis de conduire valable ne présentant pas des signes évidents de manipulation ou de falsification et/ou d'altération, qui n'est pas arrivé à expiration et n'a pas été révoqué, suspendu, retiré ou annulé par les autorités compétentes qui l'ont délivré, ou n'est soumis à aucune restriction empêchant son titulaire de l'utiliser aux fins prévues.

#### *Article 3*

Les autorités compétentes pour la reconnaissance des permis de conduire sont les suivantes:

- a) Pour la Principauté d'Andorre, le Registre des permis de conduire.
- b) Pour le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Les permis de conduire délivrés par les autorités compétentes de l'une des Parties ne seront plus valables pour la conduite sur le territoire de l'autre Partie un an après que le titulaire ait obtenu la résidence sur le territoire de l'autre Partie.

#### *Article 4*

1. Le titulaire d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes de l'une des Parties ayant établi sa résidence sur le territoire de l'autre Partie, pourra échanger le permis de conduire sans devoir passer des examens théoriques ou pratiques de conduite, sauf pour des cas spécifiques des conducteurs handicapés. Néanmoins, un examen ou test peut être exceptionnellement exigé s'il existe des motifs raisonnables de douter de l'aptitude du titulaire du permis de conduire.

2. Les autorités compétentes peuvent demander un certificat médical indiquant les conditions psychophysiques ou les aptitudes requises pour les catégories demandées. Les dispositions du présent

Accord n'excluent pas l'obligation d'accomplir les formalités administratives prévues par la réglementation de chaque Partie, nécessaires à l'échange des permis de conduire.

3. Les restrictions de conduite et les sanctions prévues par les lois internes des Parties s'appliquent à partir de la date de délivrance du permis de conduire original.

#### *Article 5*

Les dispositions de l'article 4, alinéa 1, seront uniquement applicables aux permis de conduire délivrés avant que le titulaire n'obtienne la résidence sur le territoire de l'autre Partie et, en cas de délivrance à validité temporaire, ne s'appliqueront qu'à ceux qui sont définitifs avant l'obtention de la résidence.

Par ailleurs, l'article 4 ne sera pas applicable aux permis obtenus en remplacement d'un document délivré par l'autre Partie qui n'est pas échangeable sur le territoire de la Partie qui peut le reconnaître.

#### *Article 6*

L'équivalence des catégories de permis de conduire des Parties est établie selon les tableaux d'équivalence technique annexés au présent Accord, qui en font partie intégrante. Les tableaux précités ainsi que la liste des modèles de permis de conduire constituent les annexes techniques qui peuvent être modifiés par les autorités compétentes des Parties par l'intermédiaire de leurs représentations diplomatiques.

#### *Article 7*

Au cours de la procédure de reconnaissance des permis de conduire, l'autorité compétente de l'une des Parties retire le permis et le renvoie à l'autorité compétente de l'autre Partie, par la voie diplomatique.

#### *Article 8*

L'autorité compétente peut, exceptionnellement, demander à l'autorité compétente de l'autre Partie, par la voie diplomatique, de résoudre des doutes sur la validité, l'authenticité et les informations contenues dans le permis.

#### *Article 9*

L'autorité compétente de la Partie qui reçoit le permis de conduire retiré peut en informer l'autre Partie, dans le cas où le permis présente des anomalies concernant la validité, l'authenticité et les informations contenues dans le permis. Cette information sera transmise par la voie diplomatique.

#### *Article 10*

Les deux Parties s'engagent à résoudre d'un commun accord par voie diplomatique tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord.

#### *Article 11*

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la réception de la dernière notification écrite par voie diplomatique par laquelle l'une des Parties contractantes notifie à l'autre Partie contractante, l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

Le présent Accord peut être modifié par écrit par consentement mutuel des Parties contractantes. Ces modifications entrent en vigueur suivant la même procédure que pour l'Accord.

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée et peut être dénoncé à tout moment par l'une des Parties, par écrit et par la voie diplomatique. Dans ce cas, il cessera d'être en vigueur six mois après la date de réception de la notification écrite.

EN FOI DE QUOI, les représentants des deux Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord :

FAIT à Luxembourg, le 22 mars 2022, en deux exemplaires originaux, en langue française et catalane, les deux versions faisant également foi.

*Pour le Grand-Duché de Luxembourg*

Alain DISIVISCOUR

*Conseiller, Chargé de direction  
« Circulation et sécurité routières »  
auprès du Ministère de la Mobilité  
et des Travaux publics*

*Pour la Principauté d'Andorre*

Esther RABASA GRAU

*Ambassadeur  
de la Principauté d'Andorre  
au Grand-Duché de Luxembourg*

\*

## ANNEXES TECHNIQUES

### (Tableau d'équivalences, modèle de permis de conduire et certificat de validité et authenticité des permis de conduire)

<i>Catégories andorranes</i>	<i>Catégories européennes</i>
LC (cc < 50 cm <sup>3</sup> )	AM
A1 (cc ≤ 125 cm <sup>3</sup> )	A1
A2 (puissance ≤ 35 kW)	A2
A3 (puissance > 35 kW).	A
B1	B
B1+E	BE
C1	C1
C1+E	C1E
C2	C
C2+E	CE
D1	D1
D1+E	D1E
D2	D
D2+E	DE

En outre, l'Andorre a deux catégories spécifiques qui ne font pas partie intégrante du présent Accord et qui sont, pour information, les suivantes:

- B2 et B2+E: taxis, véhicules de services d'urgence
- J: conducteurs de 16 à 18 ans, conduite accompagnée de berlines (B1)

8119/01

**N° 8119<sup>1</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**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**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(27.2.2023)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de ratifier 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 (ci-après l'« Accord »).

La Principauté d'Andorre n'est actuellement pas partie à la Convention sur la circulation routière signée à Genève le 19 septembre 1949, ni à la Convention sur la circulation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968, de sorte que les permis de conduire de la Principauté d'Andorre ne sont pas reconnus pour la transcription au Luxembourg.

Partant, l'Accord permet d'introduire une reconnaissance mutuelle des permis de conduire valables et en vigueur délivrés par les autorités compétentes de chaque Etat partie à l'Accord, ce qui permettra au titulaire d'un permis de conduire de la Principauté d'Andorre ayant obtenu son titre de résidence au Luxembourg, de l'échanger contre un permis de conduire luxembourgeois (et vis-versa). Il ne sera pas nécessaire de passer des examens théoriques ou pratiques de conduite, sauf cas spécifiques ou exceptionnels. Néanmoins, les autorités compétentes pourront demander un certificat médical et les dispositions de l'Accord ne dispensent pas de l'obligation d'accomplir les formalités administratives prévues par les législations respectives de chaque Etat partie à l'Accord.

Il est à noter que le Grand-Duché de Luxembourg a conclu d'autres accords similaires avec d'autres Etats tiers à l'espace économique européen (e.g., Hong-Kong, Grande-Bretagne suite au Brexit...).

La Chambre de Commerce ne peut que saluer le Projet qui participe à la facilitation des démarches administratives.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarque particulière à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du Projet.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8119/02

**N° 8119<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**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**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(16.5.2023)

Par dépêche du 20 décembre 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 des Affaires étrangères et européennes.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire de l'article unique, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte de l'Accord à approuver.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 19 avril 2023.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis a pour objet d'approuver l'Accord conclu par le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre sur la reconnaissance réciproque et l'échange des permis de conduire nationaux.

Ledit Accord, fait à Luxembourg le 22 mars 2022, permet la transcription des permis de conduire nationaux respectifs au Luxembourg et dans la Principauté d'Andorre.

\*

**EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE**

L'article unique du projet de loi sous examen, qui a pour objet l'approbation de l'Accord, n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 16 mai 2023.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ



Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

24



## 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**

25



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 15 juin 2023

*(la réunion a eu lieu par visioconférence)*

#### Ordre du jour :

1. 8135 Projet de loi relative à la construction d'un centre sportif à Belval  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Continuation des travaux
2. 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
3. Divers

\*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Félicie Weycker, M. Claude Paquet, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Daniela Di Santo, directrice, Mme Julie Moret, architecte, du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

## **1. 8135 Projet de loi relative à la construction d'un centre sportif à Belval**

La commission parlementaire continue l'examen du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

Madame la Présidente rappelle qu'au cours de la dernière réunion de la commission, Monsieur Jean-Paul Schaaf (« CSV ») a posé la question de savoir si une tribune respectivement une buvette seront prévues dans le futur centre sportif à Belval.

La directrice du Fonds Belval informe que le projet de loi ne prévoit ni de tribune, ni de buvette, parce que le complexe sportif est principalement destiné à servir les besoins du Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse ainsi que du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Le cas échéant une buvette pourrait être intégrée dans le contexte des aménagements extérieurs. L'oratrice tient à souligner que le centre sportif a vocation de constituer une enceinte destinée à l'éducation physique et aux sports dans le cadre de l'enseignement. Après les heures de classe, le complexe sera mis à disposition de différentes fédérations sportives et du grand public. Dans cet ordre d'idées, il a été décidé de ne pas intégrer de gradins dans le complexe, parce qu'il n'est point envisagé d'y organiser des compétitions sportives. Selon l'oratrice, il existe d'autres infrastructures qui se prêtent mieux pour organiser de telles activités.

Mme Cécile Hemmen (« LSAP ») souhaite savoir si des places de stationnement sont prévues près du complexe, respectivement des arrêts de bus.

Il est confirmé que des arrêts de bus sont prévus et il est rappelé que la partie sud du site de Belval est déjà desservie par une gare ferroviaire. De plus, des arrêts à proximité sont d'ores et déjà desservis par des lignes de bus RGTR. En outre, au sous-sol du grand terrain de sport en plein air est prévu un parking (destiné pendant la journée aux enseignants du lycée et pendant la soirée au grand public).

Il est ensuite procédé à l'examen des articles ainsi qu'à l'avis du Conseil d'État du 16 mai 2023.

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

L'article 1<sup>er</sup> autorise le Gouvernement à procéder sur le site de Belval-Ouest à la construction et à l'équipement d'un nouveau centre sportif ainsi qu'à l'aménagement des alentours.

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

La commission parlementaire tient compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 16 mai 2023, estimant que le terme « nouveau » est à supprimer, car superfétatoire.

### Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1<sup>er</sup> avril 2022.

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

### Article 3

L'article 3 dispose que les travaux, l'aménagement des alentours et l'équipement faisant l'objet du présent projet de loi sont réalisés par l'établissement public pour la réalisation des équipements de l'État sur le site de Belval-Ouest et que les dépenses visées à l'article 2 du présent projet de loi sont à charge des crédits mis à la disposition de ce dernier.

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

La commission parlementaire tient compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 16 mai 2023, estimant qu'il convient d'insérer une virgule après le terme « alentours ».

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

## **2. 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****

Mme Jessie Thill est désignée Rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 8119<sup>00</sup>.

Le présent projet de loi vise à ratifier l'accord bilatéral entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre portant reconnaissance réciproque et échange des permis de conduire nationaux, fait à Luxembourg en date du 22 mars 2022.

Ce projet s'inscrit dans la liste d'accords du Grand-Duché en matière de reconnaissance mutuelle des permis de conduire. En effet, le Luxembourg a déjà des accords similaires, pour la plupart sous forme de « *Memorandum of understanding* », avec Hong Kong, les Emirats Arabes Unis ou encore la Grande-Bretagne suite au Brexit.

Bien que le Grand-Duché reconnaisse les permis de conduire tiers à l'Espace Economique Européen sur son territoire afin de les transcrire en permis de conduire luxembourgeois si le pays émetteur est partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949 ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, l'on doit constater que bon nombre de pays ne reconnaissent pas le permis de conduire luxembourgeois sur leur territoire, même si leurs permis son reconnus par le Grand-Duché.

Afin de transcrire son permis de conduire en permis de conduire luxembourgeois, le requérant dispose d'un délai de 12 mois à partir de son arrivée au Grand-Duché.

En ce qui concerne la Principauté d'Andorre, celle-ci n'est actuellement pas signataire d'une des deux conventions précitées. Partant, les permis de conduire de la Principauté ne sont pas éligibles à la transcription au Luxembourg.

Par le présent accord, qui règle notamment les principes d'une transcription, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire des deux pays sera introduite. Partant, il sera dans le futur possible de faire transcrire un permis de conduire de la Principauté d'Andorre en permis de conduire luxembourgeois et vice-versa.

La commission procède à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 16 mai 2023.

#### Article unique

L'article unique a pour objet l'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.

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

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

### **3. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

8119/03



**N° 8119<sup>3</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE  
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(22.6.2023)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente ; Mme Jessie THILL, Rapportrice ; Mme Semiray AHMEDOVA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Marc HANSEN, Mme Cécile HEMMEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 16 décembre 2022 par Monsieur Jean Asselborn, Ministre des Affaires étrangères et européennes.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière, et d'un texte de l'accord.

La Chambre de Commerce a rendu son avis en date du 27 février 2023.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 16 mai 2023.

Lors de sa réunion du 15 juin 2023, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Jessie Thill a été désignée comme Rapportrice.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 22 juin 2023.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi vise à ratifier l'accord bilatéral entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre portant reconnaissance réciproque et échange des permis de conduire nationaux, fait à Luxembourg en date du 22 mars 2022.

Ce projet s'inscrit dans la liste d'accords du Grand-Duché en matière de reconnaissance mutuelle des permis de conduire. En effet, le Luxembourg a déjà des accords similaires, pour la plupart sous forme de « Memorandum of understanding », avec Hong Kong, les Emirats Arabes Unis ou encore la Grande-Bretagne suite au Brexit.

Bien que le Grand-Duché reconnaisse les permis de conduire tiers à l'Espace Economique Européen sur son territoire afin de les transcrire en permis de conduire luxembourgeois si le pays émetteur est

partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949 ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, l'on doit constater que bon nombre de pays ne reconnaissent pas le permis de conduire luxembourgeois sur leur territoire, même si leurs permis son reconnus par le Grand-Duché.

Afin de transcrire son permis de conduire en permis de conduire luxembourgeois, le requérant dispose d'un délai de 12 mois à partir de son arrivée au Grand-Duché.

En ce qui concerne la Principauté d'Andorre, celle-ci n'est actuellement pas signataire d'une des deux conventions précitées. Partant, les permis de conduire de la Principauté ne sont pas éligibles à pour la transcription au Luxembourg.

Par le présent accord, qui règle notamment les principes d'une transcription, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire des deux pays sera introduite. Partant, il sera dans le futur possible de faire transcrire un permis de conduire de la Principauté d'Andorre en permis de conduire luxembourgeois et vice-versa.

\*

### III. AVIS

#### **Avis du Conseil d'Etat (16.5.2023)**

L'article unique du projet de loi n'appelle aucune observation de la part du Conseil d'État.

#### **Avis de la Chambre de Commerce (27.2.2023)**

La Chambre de Commerce salue et approuve ce projet de loi qui participe à la facilitation des démarches administratives et n'a pas formulé de remarques particulières.

\*

### IV. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

#### *Article unique*

L'article unique a pour objet l'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.

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

\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°8119 dans la teneur qui suit :

\*

**V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

**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**

**Article unique.** Est approuvé 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.

Luxembourg, le 22 juin 2023

*La Présidente,*  
Chantal GARY

*La Rapportrice,*  
Jessie THILL

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 22 juin 2023

*(la réunion a eu lieu par visioconférence)*

#### Ordre du jour :

1. 8135 Projet de loi relative à la construction d'un centre sportif à Belval  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 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  
- Rapporteur : Madame Jessie Thill  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7394 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics et visant à transposer les articles 8 et 9 de la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)  
  
- 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. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

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

M. Claude Paquet, M. Claude Pauly, Mme Claire Bronner, Mme Catherine Diederich, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Daniela Di Santo, directrice du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. 8135 Projet de loi relative à la construction d'un centre sportif à Belval**

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

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

**2. 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**

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

La commission parlementaire propose à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle sans débat.

**3. 7394 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics et visant à transposer les articles 8 et 9 de la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**

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

Il est ensuite procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 7394<sup>00</sup>.

À l'origine, le projet de loi 7394 modifiant la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, tel que déposé le 8 janvier 2019, avait pour objectif la correction d'erreurs matérielles en corrigeant des libellés, références, renvois et dates incorrectes, en ajoutant une terminologie conforme à la directive

2014/25/UE et en précisant dans la loi certaines procédures dont le recours doit être justifié par voie d'arrêté ministériel.

Depuis lors, la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est entrée en vigueur et oblige les États membres à mettre en vigueur toutes les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer au plus tard le 10 août 2023.

S'agissant d'un élément central de la politique européenne des transports, le RTE-T est un programme de développement des infrastructures du secteur. Il a comme objectif de faciliter l'interconnexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, ainsi que les ports et les aéroports des États membres et d'éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres.

La directive (UE) 2021/1187 prémentionnée vise à simplifier les mesures en vue de progresser dans la réalisation du RTE-T et à clarifier les procédures d'octroi d'autorisations et les procédures relatives aux marchés publics.

À l'exception des dispositions propres aux marchés publics, la directive (UE) 2021/1187 a été transposée en droit luxembourgeois par le vote du projet de loi n°8144, devenu entretemps la loi du 15 juin 2023 modifiant la loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement qui est entrée en vigueur en date du 25 juin 2023.

En parallèle, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics a fait le choix de transposer les dispositions de la directive propres aux marchés publics, c'est-à-dire ses articles 8 et 9, non pas à travers un projet de loi dédié, mais par l'adoption d'une série de quatre amendements gouvernementaux au projet de loi n°7394 modifiant la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics. Cette approche a impliqué une adaptation de l'intitulé du projet de loi afin de refléter fidèlement l'objet du texte de loi.

Le RTE-T comprend deux niveaux de planification. D'une part, il s'agit du niveau global, comprenant les principaux couloirs d'interconnexion devant être achevés d'ici 2050 et, d'autre part, du réseau central, qui couvre les connexions de plus haute importance stratégique du réseau global. Le réseau central doit être achevé d'ici 2030.

L'article 8 de la directive (UE) 2021/1187 concerne les marchés publics dans les projets transfrontaliers relevant du champ d'application de cette directive. Pour le Luxembourg, les dispositions de la directive s'appliquent aux projets suivants :

- la liaison ferroviaire transfrontalière Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, indépendamment du coût total du projet, en tant que tronçon présélectionné du réseau central répertorié dans l'annexe de ladite directive ;
- les projets relatifs à trois tracés parmi les corridors du réseau central dont le coût total excède 300 millions d'euros :
  1. Amsterdam-Rotterdam-Anvers-Bruxelles-Luxembourg ;
  2. Luxembourg-Metz-Dijon-Mâcon-Lyon-Marseille ;



### 3. Luxembourg-Metz-Strasbourg-Bâle.

Afin de transposer l'article 8 de la directive (UE) 2021/1187, les dispositions des articles 25 (livre I) et 134 (livre III) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, relatifs aux marchés auxquels participent des pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices de différents États membres, doivent être modifiées.

L'article 9 de la directive (UE) 2021/1187 étant relatif aux dispositions transitoires, il est proposé d'insérer un nouvel article 164 dans la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics au niveau du livre V de ladite loi, relatif aux « Dispositions communes et finales ».

La commission parlementaire procède par la suite à l'examen des articles ainsi qu'à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 5 février 2019, ainsi que l'avis complémentaire du Conseil d'État du 26 mai 2023.

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

À l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, points a) et b), les deux références, erronées, à la loi du 1<sup>er</sup> décembre 2012 sont remplacées par les références à la loi du « 26 » décembre 2012 sur les marchés publics de la défense et de la sécurité.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

#### Article 2

À l'article 5, les modifications apportées au paragraphe 4 (troisième alinéa, *in fine*) sont destinées à transposer le texte de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE tel qu'énoncé à son article 3, paragraphe 4 (troisième alinéa, *in fine*).

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

#### Article 3

À l'article 21, les modifications apportées sont destinées à compléter la liste des procédures dont le recours doit être justifié par voie d'arrêté ministériel par rapport aux cas d'ouverture prévus par la loi.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

#### Article 4 nouveau

Dans le cadre des amendements gouvernementaux du 24 avril 2023, il est proposé d'ajouter un paragraphe 6 à l'article 25 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Cet amendement a pour objet de transposer l'article 8 de la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) au niveau du livre I de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Il est proposé de reprendre le texte de l'article 8 de la directive (UE) 2021/1187 à l'endroit de l'article 25, paragraphe 6, en ajoutant une précision quant au champ d'application de cette directive.

Sont tout d'abord concernés les marchés publics dans les projets transfrontaliers qui font partie de tronçons présélectionnés du réseau central, tels qu'ils sont répertoriés dans l'annexe de la directive (UE) 2021/1187.

Sont ensuite concernés les marchés publics dans les autres projets transfrontaliers relatifs aux corridors de réseau central, tels qu'ils sont identifiés en vertu de l'article 44, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1315/2013 du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, dont le coût total excède 300 000 000 EUR.

Concrètement, et à condition que le coût total du projet soit supérieur à 300 millions d'euros, le Luxembourg est concerné par les tracés suivants :

1. Amsterdam – Rotterdam – Anvers – Bruxelles – Luxembourg ;
2. Luxembourg – Metz – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille ;
3. Luxembourg – Metz – Strasbourg – Bâle.

Dans la mesure où le règlement (UE) n° 1315/2013 est directement applicable, il n'a pas à faire l'objet d'une mesure de transposition et la loi nationale peut y renvoyer.

Sur le fond, le projet d'amendement énonce que, sauf si un accord conclu entre les États membres participants n'en dispose autrement, l'entité conjointe doit appliquer le droit national de l'État membre dans lequel se trouve le siège social de l'entité conjointe, conformément à l'article 25, paragraphe 5, a).

Il s'agit d'une dérogation à l'article 25, paragraphe 5, de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, lequel constitue une transposition de la directive « marchés » 2014/24/UE qui laisse aux pouvoirs adjudicateurs participants le choix de déterminer si les règles nationales en matière de passation de marchés qui s'appliquent sont :

- soit les dispositions nationales de l'État membre dans lequel se trouve le siège social de l'entité conjointe ;
- soit les dispositions nationales de l'État membre dans lequel l'entité conjointe exerce ses activités.

L'article 8 de la directive (UE) 2021/1187 vient donc déroger à cette possibilité de choisir le droit applicable et impose la détermination du droit applicable « conformément à l'article 39, paragraphe 5, point a), de la directive 2014/24/UE ou à l'article 57, paragraphe 5, point a), de la directive 2014/25/UE », c'est-à-dire respectivement selon « les dispositions nationales de l'État membre dans lequel se trouve le siège social de l'entité conjointe » et selon

« les dispositions nationales de l'État membre où se trouve le siège social de l'entité conjointe ».

Ainsi, lorsque les procédures de passation de marchés sont conduites par une entité conjointe dans le cadre d'un projet transfrontalier entrant dans le champ d'application de la directive (UE) 2021/1187, l'entité conjointe doit appliquer les dispositions nationales de l'État membre dans lequel se trouve le siège social de l'entité conjointe ou, en tout état de cause, le droit national d'un État membre.

Enfin, le projet d'amendement reproduit le texte de l'article 8, paragraphe 2, de la directive (UE) 2021/1187 qui précise le cas de figure dans lequel le marché public est conduit par une filiale de l'entité conjointe. Dans cette hypothèse, la filiale doit appliquer le droit national de l'un des États membres, étant précisé que les États membres concernés peuvent décider que la filiale applique le droit national applicable à l'entité conjointe.

Dans son avis complémentaire du 26 mai 2023, le Conseil d'État procède à un examen conjoint des amendements gouvernementaux 1 et 2, puisque ces deux dispositions sont identiques quant à leur formulation.

Les amendements sous examen transposent la disposition de l'article 8 de la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en ajoutant un paragraphe 6 aux articles 25 et 134 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics (ci-après la « loi sur les marchés publics »).

À l'alinéa 1<sup>er</sup> le texte de l'article 8 de la directive à transposer a été complété par des éléments issus des articles 1<sup>er</sup> (Objet et champ d'application) et 2 (Définitions) de la même directive. L'article 8 de la directive vise exclusivement « les procédures de passation de marchés (...) conduites par une entité conjointe dans le cadre d'un projet transfrontalier », faisant écho à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la directive, qui prévoit que « la présente directive s'applique également aux marchés publics dans les projets transfrontaliers relevant de son champ d'application ».

La Haute Corporation estime que l'on a raison de reprendre aux points a) et b) de l'alinéa 1<sup>er</sup> les dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la directive délimitant son champ d'application. C'est également à bon escient que le champ d'application du dispositif est limité aux marchés publics concernant les « projets transfrontaliers qui couvrent un tronçon transfrontalier entre deux États membres ou plus », car les projets repris dans l'annexe à la directive à transposer ou identifiés en vertu de l'article 44, paragraphe 1<sup>er</sup>, du règlement (UE) n° 1315/2013 n'ont pas tous un caractère transfrontalier.

Selon le Conseil d'État l'incisive « conformément aux dispositions nationales de l'État membre dans lequel se trouve le siège social de l'entité conjointe » est en revanche à omettre alors qu'elle ne fait que reprendre la règle figurant au paragraphe 5, lettre a), à laquelle il suffit de faire un renvoi.

La commission parlementaire a pris note de cette suggestion. Or, vu que la commission a décidé de faire droit à la proposition de reformulation des deux nouveaux articles, suggérée dans les observations d'ordre légistique de la Haute Corporation, la proposition de suppression devient superflue.

#### Article 5 nouveau – ancien article 4 du projet de loi déposé

L'article 43 règle les situations dans lesquelles un contrat, attribué par une procédure de marché public, peut être modifié sans qu'une nouvelle procédure de passation de marchés ne soit nécessaire.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

#### Article 6 nouveau – ancien article 5 du projet de loi déposé

À l'article 59, la date indiquée pour la loi sur les marchés publics de la défense et de la sécurité était incorrecte et est rectifiée au niveau des points a) et b).

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

#### Article 7 nouveau – ancien article 6 du projet de loi déposé

À l'article 61, la date indiquée pour la loi sur les marchés publics de la défense et de la sécurité était incorrecte et est rectifiée au niveau des paragraphes 1<sup>er</sup>, 2 et 4.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

#### Article 8 nouveau – ancien article 7 du projet de loi déposé

À l'article 87, paragraphe 3, deuxième alinéa, la date indiquée pour la loi sur les marchés publics de la défense et de la sécurité était incorrecte et est rectifiée au niveau du paragraphe 3.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

#### Article 9 nouveau – ancien article 8 du projet de loi déposé

À l'article 88, la date indiquée pour la loi sur les marchés publics de la défense et de la sécurité était incorrecte et est rectifiée au niveau du paragraphe 3.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 10 nouveau – ancien article 9 du projet de loi déposé

À l'article 89, la date indiquée pour la loi sur les marchés publics de la défense et de la sécurité était incorrecte et est rectifiée au niveau du paragraphe 1<sup>er</sup>.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 11 nouveau – ancien article 10 du projet de loi déposé

À l'article 101, il convient de procéder à l'ajout de l'intitulé de l'article correspondant de la directive 2014/25/UE précitée (en l'occurrence il s'agit de l'article 19), à l'instar de tous les autres articles.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 12 nouveau – ancien article 11 du projet de loi déposé

À l'article 106, la date indiquée pour la loi sur les marchés publics de la défense et de la sécurité était incorrecte et est rectifiée au niveau du paragraphe 1<sup>er</sup>, points a) et b).

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 13 nouveau – ancien article 12 du projet de loi déposé

À l'article 107, la date indiquée pour la loi sur les marchés publics de la défense et de la sécurité était incorrecte et est rectifiée au niveau des paragraphes 1<sup>er</sup> 2 et 4.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 14 nouveau – ancien article 13 du projet de loi déposé

À l'article 108, la date indiquée pour la loi sur les marchés publics de la défense et de la sécurité était incorrecte et est rectifiée au niveau des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

#### Article 15 nouveau

Dans le cadre des amendements gouvernementaux du 24 avril 2023, il est proposé d'ajouter un paragraphe 6 à l'article 134 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Cet amendement a pour objet de transposer l'article 8 de la directive (UE) 2021/1187 au niveau du livre III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

L'amendement est donc, pour les entités adjudicatrices relevant du livre III (« secteurs spéciaux »), l'exact pendant de l'amendement précédent propre aux pouvoirs adjudicateurs du livre I (« secteurs classiques »).

À l'instar de l'amendement précédent, il est proposé de créer un paragraphe spécifique aux marchés publics dans les projets transfrontaliers relevant du champ d'application de la directive (UE) 2021/1187 en ajoutant un paragraphe 6 à l'article 134 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics relatif aux « Marchés auxquels participent des entités adjudicatrices de différents États membres ».

Dans son avis complémentaire du 26 mai 2023, le Conseil d'État constate que l'incisive « conformément aux dispositions nationales de l'État membre dans lequel se trouve le siège social de l'entité conjointe » est à omettre alors qu'elle ne fait que reprendre la règle figurant au paragraphe 5, lettre a), à laquelle il suffit de faire un renvoi.

Le Conseil d'État a procédé à un examen conjoint des amendements gouvernementaux 1 et 2, puisque ces deux dispositions sont identiques quant à leur formulation. Il est par conséquent renvoyé à l'article 4 nouveau pour l'analyse de la Haute Corporation à cet égard.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

#### Article 16 nouveau – ancien article 14 du projet de loi déposé

À l'article 163 relatif aux dispositions transitoires sur l'utilisation obligatoire de moyens électroniques, un renvoi est opéré vers l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 72 alors que ce paragraphe ne comporte qu'un seul alinéa. Par conséquent, par la présente disposition, les mots et la virgule « alinéa 2, » sont supprimés à l'article 163, paragraphe 1<sup>er</sup>.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 5 février 2019.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

#### Article 17 nouveau – supprimé

Dans le cadre des amendements gouvernementaux du 24 avril 2023, il est proposé d'ajouter un nouvel alinéa à la fin de l'article 161 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Cet amendement a pour objet de renvoyer à l'annexe de la directive (UE) 2021/1187 dans le cadre de l'application des articles 25, paragraphe 6, et 134, paragraphe 6, nouveaux de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

Dans son avis complémentaire du 26 mai 2023, le Conseil d'État constate que le nouvel alinéa final, qu'il est proposé d'ajouter à l'article 161 de la loi sur les marchés publics, prévoit que l'annexe de la directive à transposer « s'applique aux projets visés aux articles 25, paragraphe 6, et 134, paragraphe 6 ». L'annexe en question se présente comme une liste de « tronçons présélectionnés des liaisons transfrontalières et des liaisons manquantes dans les corridors du réseau central ». Dire que cette liste « s'applique » aux projets visés aux articles 25, paragraphe 6, et 134, paragraphe 6, n'a ainsi aucun sens alors que les articles 25, paragraphe 6, et 134, paragraphe 6, définissent justement leur champ d'application par référence à cette liste.

Le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'insécurité juridique, l'omission de l'amendement en question.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de supprimer l'article 17, proposé par voie d'amendement gouvernemental.

#### Article 17 nouveau (article 18 selon les amendements gouvernementaux)

Dans le cadre des amendements gouvernementaux du 24 avril 2023, il est proposé d'ajouter un nouvel article 164 dans la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

L'amendement a pour objet de transposer l'article 9 relatif aux dispositions transitoires de la directive (UE) 2021/1187. Il est proposé d'insérer un nouvel article 164 dans la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics et de reprendre le texte des dispositions transitoires de l'article 9 de la directive (UE) 2021/1187.

Dans son avis complémentaire du 26 mai 2023, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

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

## **4. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**



# Bulletin de vote n°5 - Projet de loi N°8119

Date: 27/06/2023 16:12:37

Scrutin: 5

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 8119 - Permis de conduire d'Andorre

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8119

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	58	0	0	58
Procurations:	2	0	0	2
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

**DP**

Agostino Barbara	Oui	Arendt Guy	Oui
Bauler André	Oui	Baum Gilles	Oui
Beissel Simone	Oui	Colabianchi Frank	Oui
Etgen Fernand	Oui	Graas Gusty	Oui
Hartmann Carole	Oui	Knaff Pim	Oui
Lamberty Claude	Oui	Polfer Lydie	Oui (Lamberty Claude)

**LSAP**

Asselborn-Bintz Simone	Oui	Biancalana Dan	Oui
Burton Tess	Oui	Closener Francine	Oui
Cruchten Yves	Oui	Di Bartolomeo Mars	Oui
Hemmen Cécile	Oui	Kersch Dan	Oui
Mutsch Lydia	Oui	Weber Carlo	Oui

**déi gréng**

Ahmedova Semiray	Oui	Benoy François	Oui
Bernard Djuna	Oui	Empain Stéphanie	Oui
Gary Chantal	Oui	Hansen Marc	Oui
Lorsché Josée	Oui	Margue Charles	Oui
Thill Jessie	Oui		

**CSV**

Adehm Diane	Oui	Arendt épouse Kemp Nancy	Oui
Eicher Emile	Oui	Eischen Félix	Oui
Galles Paul	Oui	Gloden Léon	Oui
Halsdorf Jean-Marie	Oui	Hansen Martine	Oui
Hengel Max	Oui	Kaes Aly	Oui
Lies Marc	Oui	Margue Elisabeth	Oui
Mischo Georges	Oui	Modert Octavie	Oui
Mosar Laurent	Oui	Roth Gilles	Oui
Schaaf Jean-Paul	Oui	Spautz Marc	Oui
Wilmes Serge	Oui	Wiseler Claude	Oui
Wolter Michel	Oui		

**ADR**

Engelen Jeff	Oui	Kartheiser Fernand	Oui
Keup Fred	Oui	Reding Roy	Oui (Engelen Jeff)

Date: 27/06/2023 16:12:37

Scrutin: 5

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 8119 - Permis de conduire d'Andorre

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°8119

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	58	0	0	58
Procurations:	2	0	0	2
Total:	60	0	0	60

Nom du député

Vote (Procuration)

Nom du député

Vote (Procuration)

**DÉI LÉNK**

Cecchetti Myriam

Oui

Oberweis Nathalie

Oui

**Piraten**

Clement Sven

Oui

Goergen Marc

Oui

Le Président:

Le Secrétaire Général:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

# Texte voté - projet de loi N°8119



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

**N° 8119**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

---

---

**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**

\*

**Article unique.** Est approuvé 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.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés  
en sa séance publique du 27 juin 2023

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

8119/04

**N° 8119<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**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**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(4.7.2023)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 27 juin 2023 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**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**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 27 juin 2023 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 16 mai 2023 ;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 21 votants, le 4 juillet 2023.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



# Mémorial A N° 492 de 2023



**Loi du 26 juillet 2023 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.**

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 27 juin 2023 et celle du Conseil d'État du 4 juillet 2023 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

**Article unique.**

Est approuvé 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.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères  
et européennes,  
Jean Asselborn*

Cabasson, le 26 juillet 2023.  
**Henri**

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

## **ACCORD ENTRE LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG ET LA PRINCIPAUTÉ D'ANDORRE PORTANT RECONNAISSANCE RECIPROQUE ET ÉCHANGE DES PERMIS DE CONDUIRE NATIONAUX**

**CONSIDÉRANT QUE** le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre, délivrent des permis de conduire autorisant les personnes résidant sur leur territoire à conduire un véhicule à moteur sur leur territoire, **SOUHAITANT** obtenir, dans le cadre de cet Accord, la reconnaissance réciproque des permis de conduire nationaux afin d'échanger les permis de conduire des titulaires d'un permis délivré par les autorités compétentes de la Principauté d'Andorre et du Grand-Duché de Luxembourg, ci-après dénommées "les Parties" qui se déplacent et résident actuellement sur le territoire de l'autre Partie, et doivent donc obtenir un permis de conduire délivré par l'autre Partie,

Le deux Parties conviennent de ce qui suit :

### **Article 1**

Les Parties reconnaissent réciproquement, à fin qu'ils puissent être échangés, les permis de conduire valables et en vigueur délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie, conformément à leur législation interne, aux titulaires de permis de conduire qui obtiennent leur résidence sur leur territoire.

### **Article 2**

Aux fins du présent Accord, on entend par :

- a) "Résidence": telle que définie et réglementée conformément aux législations respectives en vigueur pour chaque Partie.
- b) "Permis de conduire valable": permis de conduire valable ne présentant pas des signes évidents de manipulation ou de falsification et/ou d'altération, qui n'est pas arrivé à expiration et n'a pas été révoqué, suspendu, retiré ou annulé par les autorités compétentes qui l'ont délivré, ou n'est soumis à aucune restriction empêchant son titulaire de l'utiliser aux fins prévues.

### **Article 3**

Les autorités compétentes pour la reconnaissance des permis de conduire sont les suivantes:

- a) Pour la Principauté d'Andorre, le Registre des permis de conduire.
- b) Pour le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Les permis de conduire délivrés par les autorités compétentes de l'une des Parties ne seront plus valables pour la conduite sur le territoire de l'autre Partie un an après que le titulaire ait obtenu la résidence sur le territoire de l'autre Partie.

### **Article 4**

1. Le titulaire d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes de l'une des Parties ayant établi sa résidence sur le territoire de l'autre Partie, pourra échanger le permis de conduire sans devoir passer des examens théoriques ou pratiques de conduite, sauf pour des cas spécifiques des conducteurs handicapés. Néanmoins, un examen ou test peut être exceptionnellement exigé s'il existe des motifs raisonnables de douter de l'aptitude du titulaire du permis de conduire.
2. Les autorités compétentes peuvent demander un certificat médical indiquant les conditions psychophysiques ou les aptitudes requises pour les catégories demandées. Les dispositions du présent Accord n'excluent pas l'obligation d'accomplir les formalités administratives prévues par la réglementation de chaque Partie, nécessaires à l'échange des permis de conduire.
3. Les restrictions de conduite et les sanctions prévues par les lois internes des Parties s'appliquent à partir de la date de délivrance du permis de conduire original.

#### **Article 5**

Les dispositions de l'article 4, alinéa 1, seront uniquement applicables aux permis de conduire délivrés avant que le titulaire n'obtienne la résidence sur le territoire de l'autre Partie et, en cas de délivrance à validité temporaire, ne s'appliqueront qu'à ceux qui sont définitifs avant l'obtention de la résidence.

Par ailleurs, l'article 4 ne sera pas applicable aux permis obtenus en remplacement d'un document délivré par l'autre Partie qui n'est pas échangeable sur le territoire de la Partie qui peut le reconnaître.

#### **Article 6**

L'équivalence des catégories de permis de conduire des Parties est établie selon les tableaux d'équivalence technique annexés au présent Accord, qui en font partie intégrante. Les tableaux précités ainsi que la liste des modèles de permis de conduire constituent les annexes techniques qui peuvent être modifiés par les autorités compétentes des Parties par l'intermédiaire de leurs représentations diplomatiques.

#### **Article 7**

Au cours de la procédure de reconnaissance des permis de conduire, l'autorité compétente de l'une des Parties retire le permis et le renvoie à l'autorité compétente de l'autre Partie, par la voie diplomatique.

#### **Article 8**

L'autorité compétente peut, exceptionnellement, demander à l'autorité compétente de l'autre Partie, par la voie diplomatique, de résoudre des doutes sur la validité, l'authenticité et les informations contenues dans le permis.

#### **Article 9**

L'autorité compétente de la Partie qui reçoit le permis de conduire retiré peut en informer l'autre Partie, dans le cas où le permis présente des anomalies concernant la validité, l'authenticité et les informations contenues dans le permis. Cette information sera transmise par la voie diplomatique.

#### **Article 10**

Les deux Parties s'engagent à résoudre d'un commun accord par voie diplomatique tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord.

#### **Article 11**

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la réception de la dernière notification écrite par voie diplomatique par laquelle l'une des Parties contractantes notifie à l'autre Partie contractante, l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

Le présent Accord peut être modifié par écrit par consentement mutuel des Parties contractantes. Ces modifications entrent en vigueur suivant la même procédure que pour l'Accord.

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée et peut être dénoncé à tout moment par l'une des Parties, par écrit et par la voie diplomatique. Dans ce cas, il cessera d'être en vigueur six mois après la date de réception de la notification écrite.

En foi de quoi, les représentants des deux Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord :

Fait à Luxembourg, le 22 mars 2022, en deux exemplaires originaux, en langue française et catalane, les deux versions faisant également foi.

**POUR**  
**LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**

**Alain DISIVISCOUR**  
**Conseiller, Chargé de direction «Circulation  
et sécurité routières» auprès du Ministère  
de la Mobilité et des Travaux publics**

**POUR**  
**LA PRINCIPAUTÉ D'ANDORRE**

**Esther RABASA GRAU**  
**Ambassadeur de la Principauté d'Andorre  
au Grand-Duché de Luxembourg**

**Annexes techniques**

*(Tableau d'équivalences, modèle de permis de conduire et certificat de validité et authenticité des permis de conduire)*

<b>Catégories andorranes</b>	<b>Catégories européennes</b>
LC (cc < 50 cm <sup>3</sup> )	AM
A1 (cc ≤ 125 cm <sup>3</sup> )	A1
A2 (puissance ≤ 35 kW)	A2
A3 (puissance > 35 kW)	A
B1	B
B1+E	BE
C1	C1
C1+E	C1E
C2	C
C2+E	CE
D1	D1
D1+E	D1E
D2	D
D2+E	DE

En outre, l'Andorre a deux catégories spécifiques qui ne font pas partie intégrante du présent Accord et qui sont, pour information, les suivantes :

- B2 et B2+E: taxis, véhicules de services d'urgence
- J: conducteurs de 16 à 18 ans, conduite accompagnée de berlines (B1)



# Résumé

N° 8119

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

---

## 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**

#### RESUME

Le présent projet de loi vise à ratifier l'accord bilatéral entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Principauté d'Andorre portant reconnaissance réciproque et échange des permis de conduire nationaux, fait à Luxembourg en date du 22 mars 2022.

Ce projet s'inscrit dans la liste d'accords du Grand-Duché en matière de reconnaissance mutuelle des permis de conduire. En effet, le Luxembourg a déjà des accords similaires, pour la plupart sous forme de « Memorandum of understanding », avec Hong Kong, les Emirats Arabes Unis ou encore la Grande-Bretagne suite au Brexit.

Bien que le Grand-Duché reconnaisse les permis de conduire tiers à l'Espace Economique Européen sur son territoire afin de les transcrire en permis de conduire luxembourgeois si le pays émetteur est partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949 ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, l'on doit constater que bon nombre de pays ne reconnaissent pas le permis de conduire luxembourgeois sur leur territoire, même si leurs permis son reconnus par le Grand-Duché.

Afin de transcrire son permis de conduire en permis de conduire luxembourgeois, le requérant dispose d'un délai de 12 mois à partir de son arrivée au Grand-Duché.

En ce qui concerne la Principauté d'Andorre, celle-ci n'est actuellement pas signataire d'une des deux conventions précitées. Partant, les permis de conduire de la Principauté ne sont pas éligibles à pour la transcription au Luxembourg.

Par le présent accord, qui règle notamment les principes d'une transcription, la reconnaissance mutuelle des permis de conduire des deux pays sera introduite. Partant, il sera dans le futur possible de faire transcrire un permis de conduire de la Principauté d'Andorre en permis de conduire luxembourgeois et vice-versa.