



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 14 mai 2020

La réunion a eu lieu par vidéoconférence

Ordre du jour :

1. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
2. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du Groupe parlementaire « déi Gréng »
Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7462 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie

Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi par le représentant du Ministère.

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Cette transposition se fait par le biais d'une modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, ainsi que par une modification du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Par la présente directive à transposer, le législateur européen vise à pallier certaines lacunes :

- les difficultés et l'insécurité juridique dans l'interprétation des exemptions ;
- le contenu de la formation, dont la pertinence par rapport aux besoins des conducteurs est apparue insuffisante ;
- les difficultés pour les conducteurs d'obtenir la reconnaissance mutuelle de formations entièrement ou partiellement suivies dans un autre État membre ;
- les incohérences des conditions d'âge minimum entre la directive 2003/59/CE précitée et la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

À noter encore que le projet de loi n'opère qu'une transposition partielle de la directive 2018/645 précitée, les autres transpositions sont réalisées par le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement qui va de pair avec le présent projet de loi.

Au Luxembourg la formation professionnelle pour les chauffeurs professionnels (bus, camion) est assurée/organisée par le Centre de Formation pour conducteurs à Sanem. La détention du certificat de formation est attestée moyennant l'apposition du code communautaire « 95 » soit sur le

permis de conduire pour les conducteurs professionnels ayant leur lieu de résidence au Luxembourg ; soit sur la carte de qualification de conducteur pour les conducteurs non-résidents (formation continue).

La commission procède ensuite à l'examen du projet de loi sur base d'un document de travail établi par les représentants du Ministère.

Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note dans son avis du 10 mars 2020 que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de suivre cette suggestion.

Article 1^{er}

Cet article transpose la nouvelle annexe III de la directive en alignant la dénomination des catégories du permis de conduire à celle utilisée dans la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. Ainsi, le « + » entre les lettres des différentes catégories est supprimé. Partant, la catégorie C+E devient la catégorie CE, C1+E devient C1E, D+E devient DE et D1+E devient D1E dans l'ensemble des articles de la loi.

L'article 1^{er} n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans ses observations quant au fond dans son avis du 10 mars 2020, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'il convient de libeller l'article sous examen comme suit :

« Art. 1^{er}. Aux articles 1^{er} et 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, le terme « C+E » est remplacé par le terme « CE », le terme « C1+E » est remplacé par le terme « C1E », le terme « D+E » est remplacé par le terme « DE » et le terme « D1+E » est remplacé par le terme « D1E ». »

La commission décide de reprendre cette proposition de texte.

Article 2

L'article 2 du projet de loi remplace l'ancien article 2 de la loi précitée modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

L'article énumère les exemptions pour lesquelles le conducteur n'a pas besoin de suivre une formation. Par ce nouvel article, certaines exemptions sont modifiées et de nouvelles sont ajoutées.

Paragraphe 1^{er}

Les lettres a), b), c), e), f) et g) n'appellent pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020.

Dans son avis, le Conseil d'État relève qu'à la lettre h), il est précisé que le conducteur qui transporte des machines destinées à son propre usage dans le cadre de son travail, est couvert par l'exemption. Par ailleurs, les auteurs entendent pallier la difficulté d'interprétation de « l'activité principale des conducteurs », en la définissant au niveau national et en reprenant la définition figurant dans les considérants de la directive 2003/59/CE. Ainsi, pour l'exemption prévue à la lettre h), l'activité est à considérer comme principale dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant. Les auteurs reprennent ainsi l'éclairage apporté par les considérants de la directive (UE) 2018/645. Or, en raison de la rédaction actuelle du projet, cette définition de l'activité principale risque de ne s'appliquer que pour la lettre h) du paragraphe sous examen.

À l'endroit de la lettre d), cette précision ne figure pas, alors que le projet sous avis prévoit l'exemption également pour les transports effectués sans passager depuis un centre de maintenance et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Le Conseil d'État comprend qu'il ne peut pas y avoir plusieurs définitions pour délimiter ce qu'il faut entendre par activité principale et exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, une définition uniforme de ce qui constitue l'activité principale.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 de l'article sous examen entend transposer la nouvelle teneur de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2003/59/CE, modifiée par la directive (UE) 2018/645. L'article en question prévoit des exemptions à l'obligation de formation, lorsque la conduite est pratiquée peu fréquemment, dans des régions rurales et par des conducteurs aux fins d'approvisionnement de leur propre entreprise. La lettre c) de l'article laisse aux États membres l'option de considérer le transport rural comme étant occasionnel sans incidences sur la sécurité routière. Le septième considérant de la directive (UE) 2018/645 explique ainsi qu'« il y a lieu de laisser aux États membres le pouvoir discrétionnaire de déterminer si ladite conduite peut être considérée comme étant occasionnelle et si une telle exemption a des incidences sur la sécurité routière : par exemple, en fonction du type de route, du volume du trafic ou de la présence d'usagers vulnérables de la route ».

Le Conseil d'État constate qu'en disposant à la lettre c) de l'article sous examen que le transport doit être occasionnel et sans incidence sur la sécurité routière, le projet de loi ne fait que recopier l'option qui leur est laissée. Par ailleurs, en imposant une limite de 10 kilomètres par trajet, le projet de loi définit à suffisance ce qu'il considère être comme un transport occasionnel et sans incidences sur la sécurité routière. Par conséquent, le Conseil d'État demande la suppression de la lettre c) du paragraphe sous examen.

Monsieur Marco Schank (CSV) souhaite savoir si la limite de 10 kilomètres, afin de ne pas tomber dans le champ d'application de la présente loi, s'applique également aux agriculteurs. En effet, l'orateur, soutenu par d'autres membres

de la commission, estime que les agriculteurs font régulièrement des trajets dépassant les 10 kilomètres.

Le représentant du Ministère explique que la présente loi ne s'applique pas aux agriculteurs, sauf si leur trajet s'étale sur une distance supérieure à 100 kilomètres.

Monsieur Aly Kaes (CSV) évoque dans ce contexte encore le cas de figure d'un membre de la famille de l'agriculteur conduisant le tracteur dans le cadre d'une activité agricole et souhaite savoir si ledit membre tombe dans le champ d'application de la présente loi.

Le représentant du Ministère souligne que la présente loi ne s'applique pas aux tracteurs, mais aux camions.

Paragraphe 3

En outre, le Conseil d'État note que le paragraphe 3 définit la distance déclenchant l'obligation de formation des conducteurs des véhicules utilisés par des entreprises agricoles et similaires et ce faisant transpose l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2003/59/CE, dans sa nouvelle teneur.

Le Conseil d'État réitère son exigence sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, formulée à l'endroit du paragraphe 1^{er} quant à la nécessité d'une définition uniforme de l'activité principale.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h), alinéa 2, dans sa nouvelle teneur proposée, les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » paragraphe.

Afin de tenir compte des deux oppositions formelles du Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'introduire un nouveau paragraphe 4 avec une définition uniforme de « l'activité principale », valable pour l'ensemble du texte.

Au paragraphe 2, comme suggéré par le Conseil d'État, la lettre c) est supprimée.

En outre, la commission décide de suivre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre h) du projet de loi et d'ajouter un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :

« h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs. **Dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.**

En ce qui concerne le point f) du présent paragraphe, la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes

soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;

b) le conducteur ne propose pas de services de transport.

c) s'il s'agit d'un transport occasionnel qui n'a pas d'incidences sur la sécurité routière.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail.

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de trente pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale. » »

Article 3

Étant donné que l'article 7 de la directive énumère dans sa nouvelle version certaines matières sur lesquelles la formation continue doit être axée, les auteurs du présent projet ont opté de reprendre ces matières au point 3 de l'article 3. À cette fin, un nouvel alinéa premier est inséré, tout en conservant les autres alinéas de ce point 3. Cette disposition se trouvant également déjà partiellement à l'article 4 du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 précité, celui-ci sera modifié en conséquence.

L'article 3 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans ses observations quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à la phrase liminaire, lorsqu'on se réfère au premier alinéa, il convient d'écrire « alinéa 1^{er} », en insérant les lettres « er » en exposant derrière le numéro.

Article 4

La directive introduit un nouvel article 10*bis* qui prévoit la mise en place d'un réseau électronique afin de pouvoir échanger les informations sur les certificats de formation délivrés ou retirés. À cette fin, la banque de données doit contenir des informations concernant le contenu des certificats de formation ainsi que des informations sur des procédures administratives relatives aux certificats. Le présent article crée la base légale nationale pour cet échange.

Paragraphe 1^{er}

À l'endroit du paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État constate dans son avis du 10 mars 2020 qu'il existe déjà une banque de données relative aux permis de conduire introduite en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS). La directive (UE) 2018/645 prévoit que la banque de données qu'elle vise à mettre en œuvre peut reposer sur « l'extension d'un réseau existant ». Tout comme la Commission nationale pour la protection des données, ci-après « CNPD », le Conseil d'État se demande si la banque de données repose sur l'extension de la banque de données relative aux permis de conduire ou s'il s'agit d'une banque de données distincte. Le Conseil d'État fait sienne encore l'interrogation de la CNPD quant à l'articulation pratique entre les différents traitements de données mis en œuvre à travers ces deux bases de données.

Aux termes du paragraphe 1^{er}, et conformément à l'article 10*bis*, point 1, de la directive 2003/59/CE, la banque de données reprend les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés. Le Conseil d'État constate que les auteurs ne reprennent cependant pas les termes de l'article 10*bis*, point 2, de la directive 2003/59/CE, aux termes duquel peuvent figurer sur le réseau des renseignements contenus dans les certificats ainsi que des informations concernant les procédures relatives aux certificats. Or, comme le relève la CNPD, les auteurs du projet de loi visent cette catégorie de données au commentaire de l'article. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de viser explicitement cette catégorie de données au dispositif sous revue, si telle est bien leur intention.

Au vu des observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire propose de remplacer le terme « électronique » par le terme « nationale », étant donné que la dénomination de la banque de données existante contient d'ores et déjà le terme « nationale ».

En outre, la commission note qu'il ne s'agit en effet pas de mettre en place une nouvelle banque de données, mais d'intégrer les informations relatives à la formation professionnelle dans la banque de données relative aux permis de conduire (EUCARIS). Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD sur ce point, la commission parlementaire propose de reformuler le paragraphe 1^{er} dans ce sens.

Par ailleurs, suite à l'observation afférente du Conseil d'État et de la CNPD, les renseignements contenus dans les certificats et les procédures administratives concernant les certificats sont ajoutés.

Paragraphe 2

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'État note qu'au point 3, l'« interconnexion » des données est définie comme finalité. À l'instar de la CNPD, le Conseil d'État relève que le terme « interconnexion » revêt en matière de protection des données une acception spécifique et ne se confond pas avec la notion d'« échange » des données. Dans la mesure où la directive 2003/59/CE vise l'« échange » des données, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que le terme « interconnexion » soit remplacé par le terme « échange ».

Le Conseil d'État estime également, tout comme la CNPD, que la finalité visée au point 4 se trouve être redondante par rapport au point 3 et en demande, par conséquent, la suppression.

Suite aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire décide de remplacer le terme « interconnexion » par le terme « échange » et de fusionner les points 3 et 4.

Paragraphe 3

Au paragraphe 3, tout comme le relève la CNPD, le Conseil d'État note que la notion de « responsable de traitement » n'est pas définie dans la loi précitée du 1^{er} août 2018, mais à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données. Par conséquent, le Conseil d'État demande que le responsable du traitement soit défini par un renvoi à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données, et non pas par un renvoi à la loi précitée du 1^{er} août 2018.

Le paragraphe 3, alinéa 2, attribue au Centre des technologies de l'information de l'État, à la Société nationale de circulation automobile et aux organismes de formation la qualité de sous-traitant. Le Conseil d'État demande que la mention de la qualité de sous-traitant soit assortie d'un renvoi à l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.

Conformément aux observations du Conseil d'État et de la CNPD, la commission parlementaire décide d'ajouter un renvoi au règlement général sur la protection des données pour le responsable du traitement ainsi que pour le sous-traitant.

Paragraphe 4

Finalement, au paragraphe 4, tout comme la CNPD, le Conseil d'État n'arrive pas à cerner, au niveau de la lettre c) du paragraphe sous examen, quelles catégories de données sont visées par les termes « informations nécessaires au financement de la formation ». Si de telles informations peuvent être nécessaires pour une participation étatique aux frais de la formation, un tel échange est étranger aux finalités énumérées au paragraphe 2, et plus généralement à l'objet de la loi en projet. Le Conseil d'État demande, par conséquent, la suppression de la lettre c).

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire décide la suppression de la lettre c).

Paragraphe 5

Ce paragraphe n'appelle ni d'observations de la part de la Haute Corporation, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Paragraphe 6

Le Conseil d'État demande de viser les « membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 ».

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

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 6*bis*, paragraphe 3, alinéa 2, à insérer, il convient de reproduire avec exactitude la dénomination officielle du « Centre des technologies de l'information de l'État », telle qu'elle résulte de la loi modifiée 20 avril 2009 portant création du Centre des technologies de l'information de l'État.

À l'article 6*bis*, paragraphe 4, à insérer, les énumérations en lettres sont à remplacer par des énumérations en points « 1., 2., 3. etc. », ceci à des fins de cohérence avec le texte à modifier.

À l'article 6*bis*, paragraphe 6, à insérer, il convient de se référer au « paragraphe 2, point 1. » dans un souci de cohérence avec le texte qu'il s'agit de modifier. De plus, les institutions, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif.

Partant, il y a lieu d'écrire « Admistration des douanes et accises ».

La commission décide de reprendre toutes les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Monsieur Marc Hansen (déi gréng) se pose encore des questions relatives à l'absence, dans le texte, d'une disposition concernant la durée de conservation des données, notamment suite à la mise en retraite ou du décès des chauffeurs professionnels.

Le représentant du Ministère explique que sera utilisée en l'occurrence la base de données relative aux permis de conduire au Luxembourg. Cette banque de données est reliée par le biais du système EUCARIS au système européen commun RESPER permettant l'échange d'informations relatif au permis de conduire entre les différents États membres. Les règles pour la durée de conservation dans la présente loi sont identiques à celles déjà appliquées à la base de données relative aux permis de conduire au Luxembourg (notamment retrait en cas de décès).

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

« **Art. 4.** Après l'article 6 de la même loi est inséré un nouvel article 6*bis* libellé comme suit :

« Art. 6*bis*. Banque de données **électronique nationale** et échange de données

(1) **Le ministre tient une banque de données électronique reprenant les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.**

(2) Dans **cette la** banque de données **visée au paragraphe 1^{er}** figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;

2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;

3. interconnexion échange **d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3** avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne telle que prévue à l'article 10**bis** de la directive 2003/59/CE précitée.

4. échange d'informations relatif aux certificats de formation prévus à l'article 3.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de **la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général l'article 4, point 7), du règlement général** sur la protection des données.

Le Centre des technologies de l'information de l'État, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant **conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données.**

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre :

a) 1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;

b) 2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.

c) pour toutes les formations prévues à l'article 3, les informations nécessaires au financement de la formation.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10**bis** de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'aAdministration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3 sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données. »

Article 5

Cet article propose d'introduire un intitulé de citation.

Cet article n'appelle pas d'observations quant au fond ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 10 mars 2020, ni de la part de commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'article 11 à insérer est à formuler « Intitulé de citation ».

La commission décide de reprendre cette suggestion de texte.

Le secrétariat de la commission est ensuite chargé de préparer une lettre d'amendement reprenant les décisions de la commission parlementaire.

2. Divers

Monsieur le Ministre informe la commission que la mise en œuvre de la réforme du réseau RGTR ne débutera pas en mai 2020, comme initialement prévu, mais sera reculée au septembre 2020. La première phase de la réorganisation concernera la région Est du pays tel qu'initialement prévu. Ce retard s'explique par la situation actuelle de la crise sanitaire du Covid-19. La phase de transition de la mise en œuvre du nouveau réseau, initialement planifiée pour septembre 2021, devrait s'achever en décembre 2021.

Monsieur Marco Schank (CSV) souhaite recevoir plus de détails concernant la mise en œuvre de la réorganisation du réseau. Il aimerait également savoir si le feedback reçu au cours des 7 réunions d'information sera pris en considération ?

Monsieur Marc Lies (CSV) regrette que la conférence régionale sur l'organisation future des lignes d'autobus régionales RGTR dans sa région n'ait pas pu avoir lieu et souhaite dès lors savoir comment les habitants de sa commune pourront exprimer leurs avis ou doléances en relation avec ladite réforme. Il souhaite également recevoir des précisions concernant les consultations publiques planifiées pour les semaines à venir relatives au contournement de Hesperange.

Monsieur le Ministre informe la commission que sept des dix réunions d'information ont eu lieu. Il confirme avoir reçu, d'une part, des retours positifs ainsi que, d'autre part, des suggestions qui ont été prises en compte pour la réorganisation du réseau.

L'orateur précise dans ce contexte que des mises à jour régulières concernant l'organisation et la mise en œuvre du nouveau réseau seront assurées en cours de route.

Monsieur le Ministre propose que les représentants du Ministère établissent un tableau reprenant le phasage, i.e. le détail du déroulement du lancement du nouveau réseau. L'orateur informe qu'il se tiendra à disposition des membres de la commission pour leur fournir toutes les réponses et explications nécessaires si des questions résultaient du document précité.

Monsieur le Ministre propose par ailleurs d'établir un document pour les communes reprenant toutes les modifications résultant des suggestions des réunions d'information.

Concernant la question de Monsieur Lies relative au contournement d'Hesperange, Monsieur le Ministre informe la commission qu'il est actuellement très difficile, en raison de la crise sanitaire, d'organiser des consultations publiques. L'orateur informe que les travaux progressent et qu'il n'y a actuellement pas de retard. Les consultations publiques seront reprises dès que la situation le permettra.

Monsieur Aly Kaes (CSV) souhaite savoir si les réunions d'information, qui n'ont pas pu avoir lieu, seront reprises à une date ultérieure ?

Monsieur le Ministre, tout en constatant que les discussions ont été très constructives dans les réunions d'information qui ont eu lieu, propose aux membres de la commission de les reprendre à une date ultérieure.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back