

N° 8005

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

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

* * *

(Dépôt: le 12.5.2022)

SOMMAIRE:

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

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons

Article unique. – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le Projet de loi sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1er et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics.

Palais de Luxembourg, le 4 mai 2022

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

François BAUSCH

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Généralités

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

Contexte et historique

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

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

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

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

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

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

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

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

Objectifs

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

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

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

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

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

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

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

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

1° de l'article 6, paragraphe 1, point e) du règlement général sur la protection des données (RGPD), à savoir que le traitement est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement ;

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

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

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

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

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

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

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1 – Définitions

Art. 1^{er}. Au sens de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par :

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

Chapitre 2 – Service de transports spécifiques à la demande

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

(2) Est éligible toute personne handicapée :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 5. Lorsque la vérification des conditions d'éligibilité au service de transports spécifiques à la demande nécessite l'examen prévu à l'article 4, paragraphe 5, point 2°, le ministre adresse au requérant quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix ou par un accompagnateur du patient tel que prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient.

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

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

Elle est limitée à maximum cinq années.

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

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

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

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

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

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

Chapitre 3 – Services de transports spécifiques réguliers spécialisés

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

Le requérant adresse sa demande au ministre.

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

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

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

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

(2) Les structures listées au paragraphe 1 doivent disposer d'un agrément conformément à l'article 1^{er}, alinéa 2, de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'État et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique.

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

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

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

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

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

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

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

Le requérant adresse sa demande au ministre.

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

Chapitre 4 – Commission de réexamen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Lorsque la vérification des conditions d'éligibilité au transport spécifique nécessite l'examen prévu au présent article, paragraphe 1, point 2°, le président de la commission de réexamen adresse au requérant quinze jours au moins avant le rendez-vous prévu pour l'examen médical une convocation, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix ou par un accompagnateur du patient tel que prévu à l'article 7 de la loi modifiée du 24 juillet 2014 relative aux droits et obligations du patient.

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

Chapitre 5 – Traitements de données à caractère personnel

Art. 17. Le ministre met en œuvre le traitement de données à caractère personnel strictement nécessaires à l'organisation des services de transports spécifiques dans le respect du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, dénommé ci-après « règlement général sur la protection des données ».

Le ministre a la qualité de responsable de traitement.

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 6 – Compétences de l'Administration des transports publics

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

Chapitre 7 – Dispositions modificatives

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

- 1° l'article 1^{er} est complété par un cinquième alinéa libellé comme suit :

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

- 2° à la première phrase de l'article 12, les termes de « parmi ses membres » sont supprimés.

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

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

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

COMMENTAIRES DES ARTICLES

ad article 1^{er}

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

ad article 2

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

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

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

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

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

ad article 3

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

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

ad article 4

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

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

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

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

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

ad article 5

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

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

ad article 6

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

La vérification des informations permet ainsi concrètement :

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

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

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

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

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

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

ad article 7

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

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

ad article 8

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

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

ad article 9

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

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

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

ad article 10

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

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

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

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

ad article 11

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

ad article 12

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

ad article 13

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

ad article 14

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

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

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

ad article 15

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

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

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

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

ad article 16

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

ad article 17

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

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

ad article 18

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

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

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

ad article 19

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

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

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

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

ad article 20

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

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

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

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

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

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

ad article 21

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

ad article 22

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

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

*

FICHE FINANCIERE

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

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

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

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

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

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

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

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

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

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse
 Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région
 Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Économie sociale et solidaire
 Ministère de la Santé
 Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche
 Remarques/Observations :
2. Destinataires du projet :
- Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
 Remarques/Observations : Tous les services de transports spécifiques décrits dans le présent texte sont aujourd'hui déjà opérés, même s'ils ne disposent pas tous encore d'une base légale. La création d'une telle base légale voire les précisions apportées permettent aux associations, citoyens visés ou encore structures concernées d'avoir des réponses à un certain nombre de leurs questions. La création d'une commission de réexamen apporte un soulagement aux citoyens et facilite les démarches face aux décisions administratives. En même temps la qualité des services peut être améliorée.
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
 Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

1 N.a. : non applicable.

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

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

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
Le projet contient des dispositions sur la vérification des critères d'éligibilité aux services de transports visés ainsi que l'identification des bénéficiaires de ces transports.
Dans la mesure où cela est requis pour assurer la gestion, l'organisation et la sécurité des services de transports spécifiques, les données à caractère personnel en question sont transmises aux prestataires des services en question qui les traitent en qualité de sous-traitants.
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel ? Sensibilisation par rapport au traitement de données à caractère personnel.
Remarques/Observations :

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

Egalité des chances

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

Directive « services »

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

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

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

