

N° 8005<sup>3</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL SUPERIEUR DES PERSONNES HANDICAPEES**

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

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

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

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

• *Art. 4. 3° et Art. 5.*

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

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

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

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

**Chapitre 4 – Commission de réexamen**

• *Art.15. 4°*

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

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

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

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

- *Art. 16. 4°*

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

- *Art. 18. 3°*

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

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

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

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

- *Ad article 4*

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

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

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

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

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

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

• *Ad article 10*

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

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

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

• *Ad article 11*

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

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

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

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

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

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

• *Annexe 1*

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

• *Annexe 2*

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

• *Annexe 3*

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

• *Annexe 4*

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

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

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

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

