



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 08 juin 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

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

*

Présents : M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

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

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

Mme Daniela Di Santo, Directeur du Fonds Belval

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

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

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 8005 Projet de loi sur les services de transports spécifiques et modifiant les articles 1^{er} et 12 de la loi modifiée du 5 février 2021 sur les transports publics

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

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8005⁰⁰ ainsi qu'à la présentation PowerPoint annexée au présent procès-verbal.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 1^{er}

L'article premier a trait aux définitions.

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

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

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

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

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

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

Les points subséquents sont par conséquent à renuméroter.

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

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

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

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

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

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

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

Article 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 8

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 9 nouveau

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans l'hypothèse où il est souhaité de maintenir la saisine de ladite commission quant à son principe, le Conseil d'État relève que la disposition sous revue intervient dans le cadre de la protection des données médicales garantie par l'article 9 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, ci-après « RGPD ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 21 du projet de loi déposé

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Centre de natation :

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

Centre multisports :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact