

## **Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

### **Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région**

#### **Procès-verbal de la réunion du 23 mai 2024**

##### Ordre du jour :

De 10h00 à 10h30

Réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes,  
de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

1. 8236 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen des avis
2. 8237 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen des avis
3. 8238 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen des avis
4. 8240 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juillet 2021
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen des avis

5. 8241 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen des avis

À partir de 10h30

Uniquement pour la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

6. Demande de la sensibilité politique Piraten du 14 mai 2024 au sujet du TICE
7. 8362 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2022)
- Examen du rapport d'activité en vue de l'élaboration d'une prise de position
8. Divers

\*

Présents : Mme Taina Bofferding remplaçant M. Yves Cruchten, M. Jeff Boonen remplaçant M. Charel Weiler, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Marc Lies, M. Meris Sehovic, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Diane Adehm remplaçant M. Laurent Mosar, M. Gilles Baum, Mme Taina Bofferding remplaçant M. Yves Cruchten, Mme Liz Braz, M. Franz Fayot, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Christophe Hansen, M. Ben Polidori remplaçant M. Sven Clement, M. Meris Sehovic, Mme Sam Tanson, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Joëlle Welfring, observateur

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Loren Florey, Direction de l'Aviation civile, M. Pit Bichel, Direction de l'Aviation civile ;

Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, M. Frank Vansteenkiste, M. Claude Paquet, Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Eric Muller, Mme Stefanie Afonso, du Ministère des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et du Commerce extérieur

M. Pitt Sietzen, du groupe parlementaire DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Fernand Etgen, Mme Mandy Minella, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. Patrick Goldschmidt, M. Fernand Kartheiser, Mme Lydie Polfer, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

M. Xavier Bettel, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

Mme Danielle Wolter, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

\*

### **De 10h00 à 10h30**

### **Réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région**

#### **1. 8236 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021**

À titre liminaire, M. Gusty Graas (DP) est désigné comme Rapporteur.

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 8236<sup>0</sup>.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Ghana on air services », fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Ghana contient des

clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. La partie ghanéenne a demandé également l'insertion d'une clause « anti-free-rider » à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, points d) et e) afin d'éviter toute pratique jugée opportuniste de la part d'autres opérateurs de l'Union européenne. Une annexe définit les routes entre le Luxembourg et le Ghana. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans son observation générale, le Conseil d'État note qu'en l'absence d'une traduction officielle en français de l'accord à approuver, il y a lieu de se référer à son intitulé en langue anglaise et de rédiger le lieu et la date de la signature de l'acte en langue française. Ainsi, il convient de se référer, non pas à « l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le

Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021 », mais à « l'« Agreement between the Government of the Grand-Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Ghana on air services », fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021 ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

En outre, le Conseil d'État note encore que l'article 20 de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord et son entrée en vigueur après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution.

L'article 21 de l'accord à approuver vise le cas particulier de la modification de l'accord afin de le rendre conforme à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. La portée de l'article en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les amendements à l'accord qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte de l'accord faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Cependant, les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg.

Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

#### Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Ghana relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 13 décembre 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. En outre, il renvoie à son observation générale concernant l'intitulé de l'accord.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

**2. 8237    **Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021****

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

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 8237<sup>0</sup>.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et Cuba contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;

- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 19, paragraphe 1<sup>er</sup>, de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord et son entrée en vigueur après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution.

Toutefois, l'article 19, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. L'annexe à l'accord en question est limitée au tableau des routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées. Le Conseil d'État estime que la portée de la clause en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les modifications éventuelles à l'annexe de l'accord ne nécessiteront dès lors pas l'approbation de la Chambre des Députés prévue par l'article 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Conventions multilatérales » figurant à l'article 20 de l'accord à approuver, aux termes de laquelle l'accord et ses annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. Les amendements qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Le Conseil d'État tient encore à relever que les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de

Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

En outre, le Conseil d'État relève qu'il y a lieu de se référer avec exactitude à l'intitulé de l'accord qu'il s'agit d'approuver, pour écrire « Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021 ».

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

#### Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République de Cuba, fait à Luxembourg, le 20 avril 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique.

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

### **3. 8238 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à des services aériens, fait à Alger, le 24 août 2022**

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

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 8238<sup>0</sup>.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.



En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et l'Algérie contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-

discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 17 de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. Les modifications adoptées en vertu de l'article 17 de l'accord nécessitent dès lors l'assentiment de la Chambre des Députés avant de pouvoir être confirmées par un échange de notes diplomatiques.

L'article 19 de l'accord à approuver prévoit la modification de l'accord et de son annexe de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. La portée de l'article en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les amendements à l'accord qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte de l'accord faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Cependant, les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

En outre, le Conseil d'État relève qu'il y a lieu de se référer avec exactitude à l'intitulé de l'accord qu'il s'agit d'approuver, pour écrire « Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022 »

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

#### Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, fait à Alger, le 24 août 2022.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

**4. 8240 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juillet 2021**

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

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 8240<sup>0</sup>.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juillet 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Panama contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 18, paragraphe 1<sup>er</sup>, de l'accord sur les services aériens à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution.

Toutefois, l'article 18, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. L'annexe à l'accord en question est limitée aux tableaux des routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées. Le Conseil d'État estime que la portée de la clause en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les modifications éventuelles à l'annexe de l'accord ne nécessiteront dès lors pas l'approbation de la Chambre des Députés prévue par l'article 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 19 de l'accord à approuver, aux termes de laquelle l'accord et ses annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. Les amendements qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un

toiletage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Le Conseil d'État tient encore à relever que les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 46 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

#### Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République du Panama relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juillet 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.** », s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

En outre, à la date de signature de l'accord à approuver les lettres « er » sont à insérer en exposant après le chiffre, pour écrire « 1<sup>er</sup> ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique de la Haute Corporation.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

#### **5. 8241 Projet de loi portant approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021**

À titre liminaire, M. Gusty Graas est désigné comme Rapporteur.

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 8241<sup>0</sup>.

Le projet de loi sous rubrique porte sur l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Le gouvernement du Luxembourg souhaite étendre son réseau d'accords en matière de transports aériens afin de favoriser le développement des relations économiques et commerciales avec les États signataires.

En effet, cet accord permettra de soutenir les compagnies aériennes nationales à travers l'octroi d'un maximum de droits de trafic. De plus, il renforcera le rôle de l'aéroport de Luxembourg en tant que plateforme internationale pour le transport de marchandises et de passagers.

Les accords aériens bilatéraux forment la base juridique nécessaire à l'ouverture de liaisons aériennes régulières. Ces accords permettent aux autorités aéronautiques de répondre rapidement aux demandes d'exploitation de transporteurs aériens.

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien en Europe, l'Union européenne, considérée comme un marché aérien unique, joue un rôle croissant. L'accord aérien entre le Luxembourg et le Koweït contient des clauses sur la désignation, la révocation et le contrôle, conformément au droit communautaire. Il a été partiellement rédigé sur la base du modèle de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des clauses types de l'Union européenne, conformément au Règlement (CE) 847/2004 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers. Une fois ratifié, l'accord sera enregistré auprès de l'OACI.

En substance, l'accord ressemble largement aux autres accords signés par le Luxembourg. Il couvre notamment des dispositions relatives aux tarifs, aux activités commerciales, à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. En plus des dispositions du modèle de l'OACI, l'accord contient des articles adaptés aux besoins nationaux spécifiques des parties signataires.

Les principaux éléments de l'accord incluent :

- les définitions terminologiques de la Convention de Chicago de 1944 ;
- les droits d'exploitation des services, comme le survol, l'escale technique, l'escale commerciale et les libertés de l'air ;
- la clause dite de désignation européenne, garantissant l'accès non discriminatoire au marché pour les transporteurs aériens au sein de l'UE ;
- la possibilité de limiter ou retirer une autorisation si le transporteur ne respecte pas les termes de l'accord ;
- l'exonération, sous conditions, de certains droits de douane et taxes ;
- les principes déterminant la capacité mise en œuvre et son adaptation à la demande de trafic ;
- la procédure d'établissement des tarifs et l'application des lois et règlements internes ;
- l'engagement à respecter les conventions internationales en matière de sûreté de l'aviation civile ;
- le transfert des excédents de recettes réalisés sur le territoire de l'autre partie ;
- la consultation périodique entre autorités aéronautiques et la procédure de règlement des différends ;
- l'adaptation de l'accord à toute convention multilatérale future ;
- l'égalité des chances pour les opérateurs aériens et la sauvegarde de leurs intérêts mutuels.

L'accord prévoit aussi des dispositions pour des amendements ou dénonciations, la production de statistiques sur le trafic aérien et la non-

discrimination dans l'application des taxes aéroportuaires. Enfin, l'ouverture et la clôture des négociations furent notifiées à la Commission européenne.

Dans un second temps, la commission procède à l'examen du texte, ainsi que des avis du Conseil d'État et de la Chambre de Commerce.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note que l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>, de l'accord à approuver prévoit la modification de l'accord après l'échange des notes diplomatiques confirmant l'accomplissement des « procédures constitutionnelles internes ». La modification de l'accord à approuver devra donc être approuvée par une loi, conformément à l'article 46, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution.

Toutefois, l'article 20, paragraphe 2, de l'accord à approuver prévoit une procédure distincte en ce qui concerne la modification de l'annexe y figurant. Celle-ci est modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des parties contractantes. L'annexe à l'accord en question est limitée aux tableaux des routes à exploiter par les compagnies aériennes désignées. Le Conseil d'État estime que la portée de la clause en question est suffisamment circonscrite pour ne pas constituer un blanc-seing en faveur du pouvoir exécutif. Les modifications éventuelles à l'annexe de l'accord ne nécessiteront dès lors pas l'approbation de la Chambre des Députés prévue par l'article 46 de la Constitution.

Il en est de même de la clause intitulée « Convention multilatérale » figurant à l'article 21 de l'accord à approuver, aux termes de laquelle l'accord et ses annexes seront modifiés de façon à les rendre conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir contraignante pour les cocontractants. Les amendements qui s'y fondent ne sauraient toutefois dépasser le cadre d'une mise en conformité stricte avec les conventions multilatérales, se limitant à un toilettage du texte des conventions faisant l'objet de la loi d'approbation en projet sous rubrique. Le Conseil d'État tient encore à relever que les amendements destinés à assurer la conformité des conventions bilatérales ne peuvent être adoptés par les États parties qu'à partir du moment où la convention multilatérale engage internationalement le Grand-Duché de Luxembourg. Au cas où ces amendements devraient être adoptés préalablement à cet engagement, ils seraient à soumettre à l'approbation parlementaire, conformément à l'article 46 de la Constitution.

Le Conseil d'État rappelle toutefois qu'il y a lieu de publier les arrangements en question au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La commission parlementaire en prend note.

#### Article unique

L'article unique prévoit l'approbation de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de l'État du Koweït relatif à des services aériens, fait à Luxembourg, le 25 mars 2021.

Ni le Conseil d'État ni la commission parlementaire ne formulent des remarques quant au fond du texte.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note que l'indication de l'article est à écrire en toutes lettres, et non pas sous la forme abrégée « **Art.**

», s'il s'agit d'un article unique. Par conséquent, les termes « **Art. unique.** » sont à remplacer par les termes « **Article unique.** ».

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique de la Haute Corporation.

De l'échange de vues, il y a lieu de retenir que Madame la Présidente de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, Corinne Cahen (DP), souhaite connaître les raisons pour lesquelles il y a eu un délai si long entre la signature des actes et la présentation des projets à la commission parlementaire.

Il est répondu que l'on a dû attendre l'avis du Conseil d'État respectif.

Monsieur le député Gusty Graas souhaiterait connaître l'état d'avancement de la mise en œuvre des accords par les autres pays.

Il est répondu qu'à ce jour, aucune information n'a encore été communiquée par ces derniers pays concernant les finalisations.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer dans les meilleurs délais.

### **À partir de 10h30**

### **Uniquement pour la Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

#### **6. Demande de la sensibilité politique Piraten du 14 mai 2024 au sujet du TICE**

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) explique brièvement le contexte de la demande de mise à l'ordre du jour de l'avenir du TICE ainsi que de son rôle futur dans l'organisation de la mobilité dans le sud du pays.

En effet, en date du 13 mai 2024, Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a tenu une réunion avec le bureau du TICE. Le syndicat des fonctionnaires communaux FGFC regrette de ne pas avoir été associé à cette réunion. Dans un courrier de la délégation du personnel du TICE, des préoccupations ont été exprimées concernant l'expiration prévue en 2024 de la convention entre l'État et le syndicat des communes, ce qui pourrait affecter le financement et la stabilité financière du TICE. Les préoccupations du syndicat restent d'actualité, comme indiqué sur le site internet de RTL.lu.

D'après ledit article, le syndicat est, entre autres, préoccupé par une éventuelle réduction du personnel. Ces préoccupations sont légitimes, estime le président du syndicat TICE. Elles portent notamment sur la question du financement et sur celle des emplois concernés. Cependant, les syndicats craignent également que des discussions soient engagées, par exemple, pour intégrer différentes lignes TICE dans le réseau RGTR, ou encore, que le transport scolaire ne soit plus offert par le TICE. Ce sont toutes des réflexions qui pourraient être abordées à la demande du TICE.



L'orateur plaide dans ce contexte contre une privatisation des lignes de bus du TICE, ainsi que contre des engagements de chauffeurs de bus sous un autre contrat. L'État et les communes devraient rester des partenaires forts.

Madame la Ministre confirme la tenue de ladite réunion le 13 mai 2024. Elle souligne que la réunion a été une demande du TICE en vue de l'élaboration d'une nouvelle convention, raison pour laquelle il serait revenue au TICE d'inviter, le cas échéant, le syndicat des fonctionnaires communaux FGFC. Par conséquent, il n'y aurait pas eu un retrait d'une invitation pour participer à l'échange de vues entre le bureau du TICE et Madame la Ministre, ainsi que sa délégation. Dans ce contexte, Madame la Ministre affirme également avoir eu le 15 mars 2024 une entrevue avec ledit syndicat, en présence du Ministre de l'Intérieur, concernant notamment la sécurité. Au cours de cette réunion, le syndicat a déjà pu faire part de son point de vue et de ses préoccupations concernant l'avenir du TICE. Au cours de cette réunion, Madame la Ministre a informé le syndicat qu'elle prévoyait de consulter le bureau du TICE avant de reprendre les discussions avec la délégation du personnel. Il n'est donc pas question d'abandonner le TICE ni d'exclure le syndicat des pourparlers.

Madame la Ministre souligne qu'elle compte sur une collaboration étroite avec le TICE afin d'assurer un transport en commun confortable, multimodal et efficace pour la population de la région du sud. Il ne s'agit pas de prendre des décisions à l'encontre d'un partenaire, mais de préparer ensemble l'avenir du TICE.

Madame la Ministre affirme qu'un équilibre sain est nécessaire entre les communes et l'État, qui cofinance ces projets. Par conséquent, une planification conjointe, main dans la main, est essentielle. Il est primordial pour elle de travailler en toute transparence. Elle met en avant que la réunion du 13 mai 2024 a été constructive. Quinze réunions techniques ont déjà eu lieu. Lors de certaines réunions techniques, les syndicats étaient également présents. Dans ces réunions techniques, qui ont également été constructives, un accord a été trouvé sur 12 lignes de bus que le TICE exploitera à l'avenir. Madame la Ministre insiste sur le fait que la nouvelle convention ne prévoit pas moins de kilomètres que ce qui est actuellement en vigueur. Elle informe encore la commission que les discussions actuelles portent sur le montant des subventions. Ces discussions se dérouleront de manière transparente. Elle informe encore la commission que les discussions seront fondées sur les tarifs RGTR, une première proposition ayant été soumise au TICE.

Elle souligne encore que le TICE n'est pas une société nationale comme les CFL. Par conséquent, il ne revient pas au TICE de participer à la planification des lignes de bus, mais de les exécuter.

Madame la Ministre insiste sur le fait qu'il est souhaité d'atteindre un accord dès que possible. Ensuite, une loi de financement sera élaborée.

Monsieur le député Marc Goergen souligne qu'il y a une différence entre ne pas céder de kilomètres et abandonner des lignes de bus, et les céder à des entreprises privées. Selon lui, aucune comparaison ne peut être faite avec le RGTR. Sinon, cela entraînerait des désavantages pour le TICE. Concernant l'invitation en cause à ladite réunion le 13 mai 2024, l'orateur se demande alors si le syndicat aurait par conséquent menti.

Madame la Ministre réaffirme que ledit syndicat n'a jamais été invité, donc il ne pouvait pas non plus être désinvité. Elle informe également qu'il y a eu des délibérations concernant les lignes. Elle considère qu'il est inapproprié de comparer le TICE aux CFL. Une offre a été soumise au TICE, laquelle fait désormais l'objet de discussions approfondies.

Madame la députée Taina Bofferding (LSAP) souhaite savoir si les réunions techniques mentionnées par Madame la Ministre sont les groupes de travail annoncés par son prédécesseur. Ceci est confirmé par Madame la Ministre.

En ce qui concerne les syndicats invités, Mme Bofferding souhaite savoir s'il s'agit uniquement du syndicat des fonctionnaires communaux FGFC ou également de l'OGBL. En ce qui concerne le transport scolaire et le service nocturne, elle souhaite savoir ce qui est actuellement en discussion dans les négociations.

Madame la Ministre précise qu'elle n'a pas participé elle-même aux groupes de travail, mais, à sa connaissance, l'OGBL n'était pas présent. Elle indique que le TICE a évoqué le transport scolaire et il lui incombe de préciser ses attentes à ce sujet.

Monsieur le député Marc Baum (déi Lénk) partage l'avis de Monsieur Goergen qu'on ne peut pas comparer le TICE au RGTR. Il faut tenir compte des spécificités du TICE, notamment de sa dimension historique. L'orateur se demande également s'il a bien compris que la convention entraînera également une loi de financement. En ce qui concerne la convention, il souhaite encore savoir quelle durée est envisagée par le ministère. Madame la Ministre confirme qu'une fois un accord trouvé, une loi de financement sera élaborée. Quant à la durée, elle indique qu'aucun accord n'a encore été trouvé, ce point faisant partie des discussions.

Monsieur le député Meris Sehovic (déi gréng), également membre du bureau du TICE, ne peut parler des négociations en cours. Il souligne qu'il est important de tenir compte des spécificités du réseau TICE, un réseau qui couvre tout le sud. L'orateur confirme que les négociations se sont déroulées dans une bonne atmosphère. Il précise dans ce contexte encore que le président de la délégation du personnel a participé aux réunions techniques et que, lors des réunions préparatoires du TICE, l'OGBL était impliqué.

## **7. 8362 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2022)**

Il est rappelé qu'en matière de mobilité et de travaux publics, l'Ombudsman a été saisi de deux cas concernant le Département de la mobilité et des transports.

### **Premier cas : Examen pratique du permis de conduire**

Le premier cas concerne une candidate qui, après avoir échoué à l'examen pratique du permis de conduire, conteste le protocole d'examen en invoquant un conflit d'intérêt voire un manque de neutralité de l'examineur, anciennement son moniteur de conduite à l'auto-école.

Bien que l'examineur ait cessé ses fonctions de moniteur pour obtenir l'agrément en tant qu'examineur, il a été chargé de l'examen d'une ancienne élève insatisfaite de son comportement pendant les leçons de conduite – une situation défavorable à éviter.

La candidate n'a pas été informée de la possibilité de demander un remplacement de son examinateur. Cette information ne semble pas non plus être accessible sur les sites officiels concernant les examens de conduite au Luxembourg.

Ayant craint un manque d'objectivité de la part d'un examinateur et ne trouvant pas l'information sur la possibilité de demander un remplacement, l'Ombudsman trouve compréhensible qu'elle ne fera pas cette démarche spontanément de peur d'accentuer le conflit d'intérêt.

Pour éviter pareil dilemme, l'Ombudsman est d'avis qu'un examinateur devrait faire preuve de réserve et se retirer de l'examen d'anciens élèves sinon de toute personne dont la nature des relations antérieures pourrait mettre en doute son impartialité et sa neutralité.

Par ailleurs, l'Ombudsman a suggéré à la SNCA (Société Nationale de Circulation Automobile) d'informer systématiquement et automatiquement les candidats à l'avance de la possibilité de demander un remplacement de l'examineur en cas de crainte concrète et justifiée d'un éventuel conflit d'intérêts.

L'Ombudsman remercie le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et la SNCA pour leur réponse détaillée et leur volonté de vérifier la faisabilité d'une communication plus transparente dans les cas de crainte concrète et justifiée d'un éventuel conflit d'intérêts.

L'Ombudsman a également été informé que la planification des examens est faite de manière aléatoire et anonyme, les examinateurs ne connaissant les noms des candidats qu'au moment de l'examen. Cette méthode rend difficile la prévention de scénarios de conflit d'intérêt, soulignant l'importance d'informer les candidats de leurs droits sans craindre d'éventuelles répercussions négatives.

Finalement, l'Ombudsman regrette l'absence de possibilité de vérifier les faits de l'examen, rendant toute contestation extrêmement difficile voire impossible sans preuves concrètes. Compte tenu des coûts élevés des heures de conduite supplémentaires, il semble important de garantir des moyens de défense effectifs aux candidats. L'Ombudsman invite le Ministère compétent à envisager la possibilité d'un enregistrement des examens de conduite.

Le représentant du Ministère souligne que, indépendamment du fait qu'un enregistrement serait très coûteux, les moniteurs d'auto-école exercent leur profession en bonne et due forme.

Monsieur le député Marc Baum estime qu'il faut absolument éviter qu'un examinateur ayant arrêté ses fonctions de moniteur soit chargé de l'examen d'un ancien élève.

Le représentant du Ministère explique que cela se produit rarement, seulement dans des cas exceptionnels, en raison du nombre limité d'examineurs

disponibles. Il est souligné que les examinateurs reçoivent un agrément ministériel et ne sont plus moniteurs d'auto-école.

### **Deuxième cas : Restitution d'un permis de conduire retiré par des autorités étrangères**

Le deuxième cas concerne la restitution d'un permis de conduire retiré par des autorités policières allemandes.

Un réclamant s'est adressé à l'Ombudsman suite aux difficultés rencontrées pour obtenir la restitution de son permis de conduire luxembourgeois, retiré par les autorités allemandes après une infraction aux règles de circulation en Allemagne. Étant donné qu'il s'agissait d'un permis de conduire luxembourgeois, celui-ci avait été restitué au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics luxembourgeois.

Le réclamant pensait que, étant de nationalité luxembourgeoise et son permis ayant été délivré par les autorités luxembourgeoises, il appartenait au Ministère luxembourgeois de lui restituer son permis. Cependant, le Ministère refusait de lui rendre le document.

L'Ombudsman a alors demandé des informations supplémentaires au Ministère compétent. Il s'est avéré que le réclamant n'avait pas communiqué tous les éléments, notamment qu'il résidait en Allemagne depuis plusieurs années au moment du retrait de son permis.

En conséquence, il faut appliquer la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire. Selon l'article 7, « Le permis de conduire est uniquement délivré aux demandeurs qui (...) ont leur résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire (...) ». La même règle s'applique pour le renouvellement et le remplacement d'un permis.

L'article 12 de cette directive définit la résidence normale comme le lieu où une personne demeure habituellement pendant au moins 185 jours par année civile.

Puisque le réclamant n'était plus résident luxembourgeois au sens de la directive, le Ministère luxembourgeois n'était pas autorisé à lui délivrer un nouveau permis de conduire. En tant que résident allemand, il est soumis à la législation allemande pour l'obtention et la restitution du permis de conduire.

Suite à ces explications, l'Ombudsman a conseillé au réclamant de contacter les autorités allemandes pour la restitution ou l'obtention d'un nouveau permis de conduire.

Ce cas illustre que certaines réclamations, qui semblent fondées de prime abord, s'avèrent infondées en raison d'informations manquantes ou incomplètes.

## **8. Divers**

La commission parlementaire est informée que la demande de la sensibilité politique déi gréng du 21 mai 2024 au sujet, d'une part, de la gestion des risques liés aux fortes précipitations des 17 et 18 mai 2024 et des inondations subséquentes et, d'autre part, d'une « menace » rapportée par un journal dans son édition du 20 mai 2024 (réunion jointe avec la Commission des Affaires intérieures et la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité) est mise à l'ordre du jour d'une réunion du 6 juin 2024 à 9h00.

Madame la Présidente rappelle qu'étant donné que les réunions de la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité sont publiques depuis le 15 avril (c'est-à-dire retransmises en direct), la question se pose de savoir si la réunion conjointe du 6 juin 2024 doit également être publique.

Le Règlement de la Conférence des Présidents sur les critères et conditions de publicité des réunions de commissions parlementaires prévoit à cet égard, à l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, que la commission parlementaire, dont les réunions ne sont pas publiques, décide au cas par cas si ses réunions conjointes avec une commission parlementaire visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, sont retransmises en direct. Parallèlement, ce règlement précise à son article 11 que toute décision est prise à la majorité des membres de la commission parlementaire.

La commission parlementaire de la Mobilité et des Travaux publics procède à un vote.

Mme Taina Bofferding, Mme Francine Closener (LSAP), M. Jeff Engelen (ADR), M. Marc Goergen et M. Meris Sehovic votent pour une organisation de cette réunion de manière publique ;

M. Jeff Boonen (CSV), Mme Corinne Cahen, M. Félix Eischen (CSV), M. Paul Galles (CSV), M. Gusty Graas, Mme Françoise Kemp (CSV) et M. Christophe Hansen (CSV) votent contre une organisation de cette réunion de manière publique .

La réunion jointe annoncée ne sera pas conséquent pas publique.

L'opposition ne comprend pas pourquoi les partis de la majorité ne sont pas en faveur de la publicité. Monsieur le député Christophe Hansen rappelle qu'on est actuellement dans une phase de test de la publicité des réunions de commissions parlementaires et constate que de nombreuses demandes de réunions conjointes sont formulées, impliquant une commission publique et une commission non publique.

Il existe également un problème de sécurité. La phase de test doit être achevée avant de tirer des conclusions.

M. Gusty Grass rappelle que si une commission a voté contre une publicité de réunion de commissions parlementaires, cette décision doit être respectée.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**