

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 3 juillet 2025

Ordre du jour :

Réunion jointe

1. 8493 Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Japan for air services », fait à Tokyo, le 11 juin 2024

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

Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

2. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 8 mai (EXBU, MOTP) et des réunions des 12 et 19 juin 2025
3. 7790 Projet de loi portant modification : 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
 - Rapporteur : Madame Corinne Cahen
 - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État
4. 8543 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2024)
 - Examen du volet "mobilité" du rapport d'activité de l'Ombudsman (2024)
5. Divers

*

Présents : M. Jeff Boonen remplaçant M. Félix Eischen, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Luc Emering remplaçant M. Gusty Graas, M. Jeff Engelen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Ben Polidori remplaçant M. Yves Cruchten, M. Meris Sehovic, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. Emile Eicher, M. Luc Emering remplaçant M. Gusty Graas, M. Georges Engel remplaçant Mme Paulette Lenert, M. Franz Fayot, M. Paul Galles, Mme Lydie Polfer, M. Ben Polidori remplaçant M. Yves Cruchten, M. Meris Sehovic, membres de la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, du Commerce extérieur et à la Grande Région

Mme Félicie Weycker, M. Alain Disiviscour, Mme Christine Schweich, Mme Stéphanie Theisen, Direction de l'Aviation civile, M. Pit Bichel, Direction de l'Aviation civile, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

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

Mme Tania Sonnetti, M. Gérard Thomas, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Etgen, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, M. Charles Weiler, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

M. Gilles Baum, Mme Liz Braz, M. Sven Clement, M. Patrick Goldschmidt, M. Fred Keup, M. Laurent Mosar, Mme Alexandra Schoos, Mme Sam Tanson, Mme Joëlle Welfring, M. Laurent Zeimet, 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 Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Xavier Bettel, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

M. Cédric Scarpellini, de l'Administration parlementaire

*

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

*

Réunion jointe

1. 8493 **Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Grand Duchy of Luxembourg and Japan for air services », fait à Tokyo, le 11 juin 2024**

À titre liminaire, Monsieur Gusty Graas est désigné rapporteur du projet de loi.

Ensuite il est procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8493⁰⁰.

Il s'agit ici d'un accord bilatéral en matière de services aériens, plus précisément d'un « Air Services Agreement ».

Ce type d'accord est conclu entre deux États dans le but d'établir des liaisons aériennes régulières entre les parties contractantes, et ce dans un cadre juridique structuré et conforme aux normes internationales.

Le présent accord comporte, à l'instar de nombreux autres accords similaires déjà négociés par le Grand-Duché, un ensemble de dispositions standardisées portant notamment sur les tarifs, les activités commerciales, la sécurité aérienne, ainsi que la reconnaissance mutuelle des certificats et licences. Ce texte s'inscrit dans le cadre d'un modèle standard élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), laquelle constitue l'autorité mondiale en matière de régulation de l'aviation civile.

Le contenu de l'accord reflète donc très fidèlement la structure et la substance des accords bilatéraux que le Luxembourg a déjà conclus avec d'autres États. Les divergences éventuelles par rapport aux accords antérieurs sont minimales et ne revêtent aucun caractère substantiel susceptible d'en modifier fondamentalement la portée.

Il convient de souligner, dans ce contexte, le rôle de la Commission européenne. En effet, conformément aux obligations communautaires, chaque ouverture de négociation bilatérale fait l'objet d'une notification formelle à la Commission, de même que l'issue des négociations est également notifiée une fois l'accord finalisé. Ce processus de notification a été dûment respecté pour cet accord, et la Commission a marqué son accord sans émettre d'observation.

Il importe également de rappeler que, dans la pratique, des opérations aériennes peuvent avoir lieu en l'absence d'un accord formel de services aériens. Tel fut le cas, en l'occurrence, pour les liaisons aériennes entre le Luxembourg et le Japon, qui existent depuis plus de trente ans, notamment via la compagnie Cargolux. Toutefois, la conclusion du présent accord permet désormais d'inscrire ces opérations dans un cadre juridique formel, clair et sécurisé, constituant ainsi une base de référence essentielle pour les relations futures entre les deux parties.

Enfin, il convient de noter que l'accord a déjà été ratifié par la partie japonaise. Le Luxembourg est à présent appelé à procéder à son tour à la ratification, dans les meilleurs délais, dans un esprit de réciprocité et de coopération renforcée avec le Japon.

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

Concernant l'article 16 relatif au règlement des différends, Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) demande quelques précisions quant au mécanisme prévu à cet effet. À première lecture, ce mécanisme lui semble reposer sur une conception quelque peu désuète de la résolution de litiges.

Le représentant du Ministère répond que l'article relatif au règlement des différends constitue un article standard, que l'on retrouve de manière quasi systématique dans les accords de ce type. Il est inspiré du modèle établi par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, que l'on retrouve dans l'ensemblégénéralement dans l'ensemble des accords bilatéraux.

Dans la pratique, lorsque des différends surviennent – ce qui est très rare –, une tentative de règlement est d'abord entreprise par voie informelle entre les autorités compétentes des deux parties contractantes. L'objectif est alors de

résoudre les problèmes de manière pragmatique et concertée, sans devoir recourir à des procédures formelles.

Ce n'est que dans l'hypothèse où ces démarches informelles n'aboutiraient pas que l'on pourrait envisager le recours aux mécanismes prévus par l'accord, notamment l'arbitrage. Il est vrai que ce mécanisme d'arbitrage, tel que décrit à l'article 16, peut paraître quelque peu traditionnel, voire désuète.

À titre illustratif, il est précisé que même le chef négociateur, fort de 25 années d'expérience dans ce domaine, n'a encore jamais été confronté à une situation où une procédure d'arbitrage a effectivement dû être mise en œuvre. Le secteur de l'aviation civile repose, dans une large mesure, sur des relations de coopération et de respect mutuel, ce qui permet généralement d'éviter toute escalade contentieuse. Ainsi, le mécanisme en question existe, mais son activation demeure, en pratique, tout à fait exceptionnelle.

Monsieur Emile Eicher (CSV) souhaite savoir s'il existe un cadre conventionnel établi par l'Union européenne en matière d'accords de services aériens, ou s'il est loisible à chaque État membre de négocier de manière autonome, à sa convenance. Concernant l'obligation d'informer la Commission, l'orateur souhaite encore savoir dans quelle mesure cette obligation influence la conduite des négociations. Par ailleurs, il se pose encore la question si l'on constate de grandes différences selon les pays partenaires avec lesquels on négocie.

Le représentant du Ministère répond que la question n'appelle pas une réponse simple et uniforme.

En effet, la Commission européenne a la possibilité de négocier ce que l'on appelle des accords horizontaux avec des pays tiers, à condition d'avoir reçu au préalable un mandat explicite de la part des États membres. Ce sont donc des accords négociés au nom de l'ensemble de l'Union, dans un cadre commun.

Cela étant dit, à l'heure actuelle, le nombre de « comprehensive agreements » conclus par l'Union européenne demeure relativement limité (actuellement environ sept ou huit). Ces accords couvrent généralement les droits de trafic passagers et incluent diverses libertés de l'air, mais sont souvent conditionnés à l'adoption progressive par le pays tiers concerné d'une série d'éléments de l'acquis communautaire, notamment en matière de sécurité, de concurrence ou de régulation.

Un bon exemple est l'accord récemment conclu entre l'Union européenne et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Il s'agit d'un texte relativement libéral, plus souple que certains accords bilatéraux existants. Toutefois, il prévoit également des étapes de mise en œuvre progressives, avec des seuils à atteindre dans les années à venir pour parvenir à une libéralisation complète. Cela dit, dès à présent, ce texte procure déjà des avantages certains, en offrant un accès plus large que certains accords bilatéraux actuels.

En ce qui concerne les négociations bilatérales menées par le Luxembourg, celles-ci restent possibles tant que l'Union européenne ne dispose pas d'un mandat de négociation spécifique avec le pays tiers en question. Ainsi, dans

le cas du Japon, l'Union européenne ne disposant pas de mandat, le Luxembourg est tout à fait habilité à négocier directement.

Cela permet de défendre efficacement les intérêts spécifiques du Grand-Duché, notamment dans le secteur du fret aérien, qui revêt une importance stratégique pour l'économie luxembourgeoise. Il faut bien reconnaître que la Commission européenne concentre souvent son attention sur les droits de trafic passagers et que les préoccupations liées au fret sont parfois reléguées au second plan. Cette réalité offre une marge de manœuvre précieuse pour mener des négociations bilatérales mieux adaptées aux priorités du Luxembourg.

Il est cependant important de noter que la question du partage des compétences entre les États membres et la Commission européenne dans le domaine des accords de services aériens fait actuellement l'objet d'une procédure devant la Cour de justice de l'Union européenne. Des audiences ont lieu ces jours-ci et elles permettront, à terme, de mieux cerner les contours précis des compétences respectives dans ce domaine. Il conviendra de suivre attentivement l'issue de cette affaire.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à rédiger.

Madame la Présidente informe que le gouvernement a demandé que ce dossier puisse être voté avant les vacances d'été dans la mesure du possible.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics marque son accord.

Il est convenu qu'une réunion sera tenue d'ici fin de la semaine, sous forme virtuelle/« webex », sous réserve bien entendu de l'autorisation formelle requise.

Uniquement pour les membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

2. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 8 mai (EXBU, MOTP) et des réunions des 12 et 19 juin 2025

Les projets de procès-verbal de la réunion jointe du 8 mai (EXBU, MOTP) et des réunions des 12 et 19 juin 2025 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 7790 Projet de loi portant modification : 1° de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

À titre liminaire, il est rappelé que le projet de loi concerne l'encadrement des drones. Il s'ajoute aux règlements européens existants, qui définissent déjà les principales conditions relatives à l'utilisation des drones, les exigences en matière de formation pour les pilotes, les autorisations nécessaires, etc.

Le texte national vise essentiellement à compléter ce cadre en précisant certaines compétences spécifiques attribuées à la Direction de l'Aviation Civile. Il prévoit également des obligations en matière d'assurance, ainsi que les sanctions applicables au niveau national en cas de non-respect des règles établies. Enfin, il définit les prérogatives de la Police dans le contexte de la réglementation sur les drones.

Suite à l'amendement parlementaire unique, le Conseil d'État a émis un deuxième avis complémentaire en date du 21 janvier 2025.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État constate que l'amendement entend répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 29 mars 2024.

En effet, à l'article 11^{ter} à insérer, l'amendement a entendu remplacer les termes « des fichiers » par les termes « du registre visé à l'alinéa 1^{er} », conformément à la demande formulée par le Conseil d'État. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle émise dans son avis du 29 mars 2024 à l'égard de la disposition en question. Le Conseil d'État prend par ailleurs acte d n'avoir pas été suivi dans son observation visant à circonscrire l'accès au registre des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord aux seuls membres de la Police dans le cadre de leur mission de police judiciaire, à l'exclusion des missions de police administrative.

Dans ce contexte, le représentant du Ministère note qu'après concertation avec les représentants de la Police, il a été estimé que l'accès à ces registres ne devrait pas être réservé uniquement à la police judiciaire, étant donné que les agents présents sur le terrain ne font pas exclusivement partie de ce corps. En effet, la police administrative et ses services de soutien doivent également pouvoir consulter ces données dans le cadre de leurs recherches d'infractions.

C'est pourquoi, dans ce contexte, l'avis du Conseil d'État n'a pas été suivi.

Il convient toutefois de souligner qu'il ne s'agissait pas d'une opposition formelle, mais d'une simple observation.

La commission en prend note et n'a pas d'observations à ajouter.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la rentrée parlementaire.

4. 8543 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de l'Ombudsman (2024)

À titre liminaire, il est rappelé que Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) a été désigné rapporteur du rapport d'activité de l'Ombudsman (2024).

Le rapport d'activité de l'Ombudsman (2024) fait état de quatre cas relatifs aux permis de conduire des personnes réclamantes.

1. Permis de conduire provisoire et résidence normale

Dans un premier cas, une réclamante belge s'est inscrite pour passer l'examen du permis de conduire au Luxembourg, malgré le fait qu'elle n'y résidait pas, étant donné qu'elle y poursuivait des études. Conformément à l'article 7 de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, cette démarche est autorisée pour les étudiants séjournant dans un autre pays depuis au moins six mois.

Cependant, avant la fin de la période probatoire de deux ans – condition préalable pour l'obtention du permis définitif – la réclamante n'avait plus le statut d'étudiante ni celui de résidente luxembourgeoise. Dès lors, le Luxembourg ne pouvait lui délivrer un permis de conduire définitif. Lorsqu'elle est revenue s'installer au Luxembourg courant 2024, elle devait, conformément à la législation européenne et nationale, justifier d'une résidence d'au moins 185 jours pour obtenir un permis luxembourgeois.

Le ministère souligne que dans un tel cas, aucune marge d'appréciation n'est possible. Cette restriction découle directement des textes européens. Bien que cette problématique ait été abordée par le Luxembourg lors des négociations relatives à la nouvelle directive sur les permis de conduire, elle n'a pas recueilli le soutien nécessaire des autres États membres.

S'agissant des attestations de conduite évoquées par l'Ombudsman, la future directive n'introduira pas d'obligation pour les États membres de les reconnaître. Les États membres restent uniquement tenus de reconnaître les permis de conduire délivrés par un autre État membre.

Le ministère est conscient que de telles situations de changement de pays de résidence peuvent se produire, mais qu'il importe également aux jeunes conducteurs de choisir prudemment le lieu où l'examen pour l'obtention du permis de conduire se déroulera. Malheureusement, le ministère n'est pas en mesure de garantir que de telles situations ne se reproduiront plus au futur, mais il est conscient de cette problématique.

2. Échec à l'examen pratique du permis de conduire

L'Ombudsman a été saisi par plusieurs jeunes conducteurs ayant échoué à l'examen pratique du permis de conduire. Ceux-ci ont tenté d'exercer un recours auprès de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA), contestant la décision.

Bien que la SNCA ait répondu aux réclamants, notamment sur les aspects pratiques, aucun véritable recours gracieux n'a été pris en compte. De plus, la possibilité de saisir le ministre compétent n'a pas été mentionnée aux administrés, bien que certains aient contacté directement le ministère.

Suite à une intervention de l'Ombudsman, des modifications ont été apportées aux bulletins d'examen pratique. Depuis le 1^{er} décembre 2024, ces documents informent désormais les candidats sur les voies et délais de recours. L'Ombudsman remercie le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics pour sa réactivité et la mise en œuvre rapide de ses recommandations.

3. Refus de transcription d'un permis de conduire d'un pays tiers (1^{er} cas)

Dans un autre cas, l'Ombudsman a examiné une réclamation concernant le refus de transcription d'un permis de conduire délivré par un pays tiers à

l'espace économique européen. Conformément à l'article 84 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, un tel permis ne peut être transcrit que si son titulaire avait sa résidence normale ou le statut d'étudiant dans le pays de délivrance pendant au moins 185 jours.

Il est apparu que le permis en question était expiré et que le réclamant ne pouvait pas prouver sa validité au-delà de septembre 2023. Le renouvellement du permis n'étant intervenu qu'en mai 2024, alors que le réclamant résidait déjà au Luxembourg, la transcription ne pouvait légalement être accordée. Il semblait dès lors correct que le texte de l'article 84 soit appliqué, de sorte que l'Ombudsman ne saurait intervenir en faveur du réclamant.

4. Refus de transcription d'un permis de conduire d'un pays tiers (2^e cas)

Dans ce quatrième cas, le réclamant avait sa résidence au Luxembourg au moment où il a sollicité un renouvellement de permis auprès des autorités canadiennes. Or, le permis canadien, délivré par un pays tiers à l'espace économique européen, n'était plus valable lors du dépôt de la demande au Luxembourg. Dès lors, et conformément à l'article 84 précité, la transcription ne pouvait être effectuée qu'après réussite d'un examen théorique et pratique au Luxembourg. L'Ombudsman a donc conclu que la décision administrative était conforme à la législation en vigueur.

Monsieur Sehovic note que le premier constat à tirer est que, sur les quatre cas actuellement encore suivis par le Médiateur, trois ont pu être résolus à la satisfaction du Médiateur. Il s'agit là d'une évolution positive, ce qu'il convient de souligner.

Il est également mentionné dans le rapport que la coopération entre le ministère concerné et le Médiateur est globalement très satisfaisante, ce que la commission accueille positivement.

L'orateur remarque que les quatre cas concernent tous des questions liées au permis de conduire. Dans ce contexte il serait intéressant de savoir s'il s'agit d'une tendance notée également pendant les années précédentes, ou s'il s'agit d'un phénomène propre à l'année 2024.

Il est constaté que le premier cas concerne une problématique qui n'a pas trouvé de solution à ce jour, malgré l'entrée en vigueur d'une nouvelle directive, laquelle était censée justement y remédier. Cela soulève la crainte que le problème persistera à l'avenir, voire qu'il risque de toucher un nombre croissant de personnes au Luxembourg.

L'orateur soulève que l'Ombudsman conclut que la transposition nationale de la directive européenne a été effectuée de manière plus restrictive que ce que le texte européen exige. Il estime donc qu'il existe une marge de manœuvre législative au niveau national. Dans ce contexte, il invite le législateur à envisager une interprétation plus souple des règles dans l'intérêt des administrés.

Partant du constat qu'aucune modification de la législation ne semble être prévue au niveau européen, Monsieur Sehovic souhaite savoir si le ministère envisage d'agir au niveau national afin de modifier la législation en vue d'éviter des situations pénalisantes pour les citoyens.

Les représentants du ministère admettent que la directive en question impose un cadre assez strict, de sorte qu'il ne sera pas chose facile de trouver une solution au niveau national afin de remédier aux inconvénients constatés. Cela dit, le ministère annonce son intention d'exploiter tous les moyens disponibles lors de l'élaboration d'une prochaine directive, dans le but de répondre au mieux aux besoins des citoyens et d'éviter des lourdeurs administratives inutiles, parfois incompréhensibles.

Concernant les critères d'éligibilité, il est rappelé que le critère de résidence fait foi, conformément à la législation en vigueur, avec le RNPP comme base de référence. Le ministère insiste sur la nécessité de maintenir une ligne stricte face aux difficultés rencontrées pour définir précisément la notion de « résidence », surtout en relation avec les cas de demandeurs d'asile ou de personnes en situation migratoire.

Concernant le constat que les quatre cas concernent tous des questions liées au permis de conduire, ceci s'explique probablement par le fait que la direction concernée est en contact direct et permanent avec les citoyens. Elle traite quotidiennement des dossiers liés à la délivrance ou le retrait de permis, à l'application du système à points, à l'octroi de cartes pour personnes à mobilité réduite, ou encore à l'agrément des auto-écoles et la formation des candidats. La perception du ministère par le public du ministère passe donc en grande partie par ces services, ce qui explique le nombre élevé de réclamations adressées au Médiateur.

Madame la Présidente de la commission rend encore attentive à une autre problématique, à savoir que les étudiants luxembourgeois en Suisse ne sont pas autorisés à conduire avec leur permis luxembourgeois. En cas de contrôle, ils peuvent être lourdement sanctionnés. Ils doivent, pour pouvoir circuler, soit faire échanger leur permis contre un permis suisse, soit passer un permis suisse, ce qui entraîne des coûts non négligeables. Par ailleurs, ils ne sont pas autorisés à rouler avec une voiture immatriculée au Luxembourg s'ils disposent d'une adresse étudiante en Suisse. Cela montre que ces problématiques ne se limitent ni à l'Europe, ni à l'Union européenne.

Monsieur Marc Goergen demande une clarification concernant un cas spécifique qui concerne des personnes en provenance du Canada : les personnes venant de pays tiers doivent-elles suivre une formation complémentaire avant d'obtenir un permis luxembourgeois, étant donné que les règles de circulation peuvent différer ? L'orateur cite l'exemple des États-Unis où il est parfois autorisé de tourner à droite au feu rouge. Il aimerait encore savoir si une formation obligatoire est prévue, ou si cela dépend du pays d'origine.

Le représentant du Ministère informe qu'il s'agit effectivement d'un dossier assez complexe. Les permis délivrés dans l'Union européenne sont reconnus automatiquement.

Pour les pays tiers, plusieurs règles s'appliquent : Il faut avoir résidé au Luxembourg pendant au moins 185 jours au cours d'une période de référence de 12 mois. Certains pays tiers ont signé la Convention de Vienne ou la Convention de Genève, ce qui facilite la reconnaissance. Des accords bilatéraux existent également avec plusieurs pays.

Selon le cas, un examen de contrôle (théorique et pratique) peut être requis. Aucun cours obligatoire ne doit être suivi avant ces examens. En cas d'échec

à l'examen théorique, le candidat doit suivre la moitié des cours théoriques avant de pouvoir se présenter de nouveau à l'épreuve.

Concernant la vérification des permis étrangers, des cas fréquents de fraude ont été identifiés, notamment l'achat illégal de permis dans certains pays.

Le ministère travaille en collaboration étroite avec la Police, qui dispose d'un service spécialisé avec des spécimens de permis de différents pays. Certains pays, comme l'Inde, ont une structure décentralisée avec de nombreux modèles régionaux de permis, ce qui complique la vérification.

Monsieur Marc Goergen aimerait disposer d'une liste des pays avec lesquels le Luxembourg a signé des accords bilatéraux de reconnaissance.

Les représentants du ministère se disent d'accord pour faire parvenir cette liste aux membres de la commission parlementaire et rendent par la même occasion attentif au fait que ladite liste peut également être consultée sur le site « Guichet.lu ».

La commission est encore informée qu'une réunion avec la ministre est prévue la semaine prochaine pour discuter plus en détail de la problématique des transcriptions de permis. Il est souligné que les difficultés ne concernent pas uniquement les États-Unis, l'Allemagne ou la Suisse, mais également des pays comme le Congo ou l'Inde, où les réalités de circulation ainsi que les infrastructures peuvent différer de ceux du Luxembourg.

Monsieur Sehovic propose de prévoir à l'ordre du jour d'une prochaine réunion de la commission, une discussion spécifique sur les permis de conduire, à la lumière de la nouvelle directive européenne à transposer. Il souhaite également que le ministère s'engage formellement à exploiter pleinement les marges de manœuvre prévues par la directive, au bénéfice des administrés.

Il signale encore un constat récurrent dans le présent rapport de l'Ombudsman, i.e. que les problèmes administratifs apparaissent dès qu'une dimension transfrontalière intervient. Il conclut que cette situation illustre la nécessité de promouvoir davantage l'intégration européenne, et non l'inverse.

Monsieur Emile Eicher (CSV) demande si la nouvelle directive permettra de conclure des accords bilatéraux entre pays de l'UE, comme cela est le cas au sein du Benelux pour la reconnaissance des diplômes.

Le représentant du Ministère informe que la directive européenne impose la reconnaissance mutuelle des permis en cours de validité entre les États membres de l'Union européenne. Le permis luxembourgeois est donc valable dans toute l'Union européenne, sans limite de durée, tant que le titulaire n'a pas changé de résidence officielle.

Toutefois, il est conseillé, en cas de déménagement, de procéder au renouvellement du permis avant son expiration, sous peine de se heurter à des démarches administratives plus complexes, en particulier dans certains pays où les délais sont très longs (jusqu'à 12 mois en France, par exemple).

En ce qui concerne les pays tiers, il est important de se renseigner à l'avance, voire de se munir d'un permis de conduire international délivré par l'ACL, en plus du permis luxembourgeois.

5. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact