

N° 8251⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(19.6.2025)

La Commission se compose de : Mme Corinne CAHEN, Présidente-Rapporteuse ; Mme Francine CLOSENER, M. Yves CRUCHTEN, Mme Claire DELCOURT, M. Emile EICHER, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELLEN, M. Fernand ETGEN, M. Paul GALLES, M. Marc GOERGEN, M. Gusty GRAAS, M. Marc LIES, Mme Mandy MINELLA, M. Meris SEHOVIC, M. Charles WEILER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 19 juin 2023 par le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un commentaire des articles, d'un exposé des motifs, d'une fiche financière ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis un avis en date du 11 octobre 2023.

L'avis de la Commission nationale pour la protection des données est daté du 10 novembre 2023.

La Chambre des Salariés a donné un avis en date du 16 novembre 2023.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 10 décembre 2024.

Lors de sa réunion du 6 février 2025, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « la commission parlementaire ») a examiné le projet de loi ainsi que les avis précités. Au cours de la même réunion, Mme Corinne Cahen a été désignée comme Rapporteuse.

Des amendements parlementaires sont parvenus à la Haute Corporation en date du 13 février 2025.

La Chambre de Commerce a rendu un avis complémentaire en date du 22 avril 2025.

Un avis complémentaire du Conseil d'État a été donné en date du 29 avril 2025.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 19 juin 2025.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Conformément à l'engagement pris dans l'accord de coalition de 2018-2023, le projet de loi 8251 vise à créer un Observatoire digital de la mobilité sous l'autorité du Ministère ayant la mobilité dans ses attributions. L'Observatoire recueillera les données nécessaires à la planification d'une mobilité adaptée à l'évolution des besoins de la population et des entreprises ainsi qu'à mesurer l'efficacité des infrastructures et des services mis en place. Le projet de loi sous référence crée dès lors un cadre juridique pour le traitement des données à caractère personnel collectées dans le cadre de la mission d'intérêt public de l'Observatoire.

*

III. CONSIDERATIONS GENERALES

L'instauration d'un Observatoire digital de la mobilité découle de l'accord de coalition 2018-2023. Dans le contexte d'une société en croissance permanente et d'une mobilité en constante évolution, la collecte d'informations s'avère nécessaire afin d'adapter les politiques de mobilité aux exigences changeantes de la population et des entreprises. De plus, l'accord de coalition affiche une volonté claire en ce qui concerne l'expansion de la digitalisation et exprime une forte intention à ce que le Grand-Duché soit un leader en la matière.

Digitalisation et interopérabilité Une transformation au service de la mobilité

Mettre la digitalisation au service des citoyens, tel est un des objectifs principaux, notamment dans le domaine de la mobilité. Le système des transports moderne se caractérise par une connectivité transversale de plus en plus généralisée. Il s'ensuit que la transformation digitale ne se limitera pas uniquement aux véhicules, mais impactera la conception de la mobilité en général.

En tant que fournisseur principal d'infrastructures et de services de transport au Luxembourg, le défi fondamental pour l'État devient l'interopérabilité. La directive 2010/40/UE du 7 juillet 2020 impose des « spécifications » au déploiement de certaines technologies numériques à travers l'Union européenne. L'Observatoire digital de la mobilité est conçu autour de l'idée que ces données contribuent non seulement à l'émergence d'un système des transports intelligent, mais aussi à la planification d'une offre de mobilité anticipant la demande de mobilité de la population et des entreprises.

Finalités et méthodes de collecte

L'Observatoire aura pour mission d'aider à mieux comprendre les comportements de mobilité et l'efficacité des infrastructures. Contrairement aux enquêtes traditionnelles fondées sur la perception individuelle, il exploitera des données numériques objectives, telles que les flux de voyageurs, tout en complétant ces données par des enquêtes qualitatives sur des sujets plus subjectifs comme le sentiment de sécurité.

L'Observatoire mettra à disposition les outils et infrastructures nécessaires pour la collecte, le stockage et l'analyse des « big data » recueillis et, dans un souci de transparence et pour favoriser la recherche, publiera régulièrement les données disponibles au Luxembourg.

Carte numérique multimodale

Pour remédier aux problèmes d'interopérabilité en matière de traitement de données, une carte numérique nationale et multimodale des infrastructures de transport sera mise en place. Elle permettra d'augmenter l'homogénéité et l'interopérabilité des données de mobilité au Luxembourg.

Traitement des données à caractère personnel

Il est important de noter que l'Observatoire n'a pas vocation à surveiller ou examiner les habitudes et préférences de mobilité d'individus particuliers. Cependant, afin de pouvoir adapter l'offre, et sachant que la mobilité des personnes est un aspect fondamental, il est indispensable de collecter ces informations dans un « intérêt public ». Le projet sous référence a comme objectif principal de préciser la base légale des traitements de données entrepris à cet effet.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

IV. AVIS

Conseil d'État

Le Conseil d'État a émis un premier avis le 10 décembre 2024, suivi d'un avis complémentaire le 29 avril 2025.

Initialement, le Conseil d'État avait constaté et critiqué l'absence d'une disposition relative à l'indépendance de l'observatoire dans le texte du projet sous rubrique. La Haute Corporation avait

estimé que la création d'un service au sein d'un Ministère dépourvu d'indépendance relevait de la seule compétence du Gouvernement. Par conséquent, le Conseil d'État s'était opposé formellement aux articles y afférents. Quant au traitement des données, le Conseil d'État s'interroge sur la nécessité d'utiliser des données pseudonymisées, alors que le dispositif ne semble pas collecter de données nominatives. Le Conseil d'État avait initialement réservé sa position quant à cet aspect et rappelé aux auteurs que tout traitement de données doit respecter le principe de minimisation.

Suite aux amendements apportés au texte et aux explications fournies quant aux interrogations, le Conseil d'État a pu lever son opposition formelle et marquer son accord avec le texte en projet.

Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce a rendu un premier avis le 11 octobre 2023, puis un avis complémentaire le 22 avril 2025.

Se tenant aux explications fournies à l'exposé des motifs et aux commentaires des articles, tant pour le dépôt initial ainsi qu'au niveau des amendements, la Chambre de Commerce n'a pas d'observations à formuler quant au fond du texte.

Chambre des Salariés

Dans son avis du 16 novembre 2023, la Chambre des Salariés, ci-après « CSL », se réjouit du fait que le Grand-Duché se dote d'un Observatoire digital de la mobilité qui se concentre sur la collecte, gestion et diffusion de données utiles et nécessaires à la mise en œuvre et au suivi des politiques de mobilité. Elle estime que la création d'une structure permettant de suivre de façon chiffrée et objective les comportements et besoins en matière de mobilité devrait favoriser le changement de paradigme. Selon elle, un tel système permettra de mettre davantage en œuvre des mesures visant à encourager l'utilisation des mobilités collectives et « douces » pour les déplacements récurrents vers et au sein des pôles urbains et de leur périphérie.

La CSL rappelle cependant que pour de nombreuses personnes la voiture reste un mode de transport incontournable et suggère une amélioration conséquente du maillage territorial et le cadencement des différents modes de transport en commun.

Finalement, la CSL s'inquiète de la vaste quantité et de la qualité des données recueillies et averti les auteurs des possibles dangers y liés. Par conséquent, la CSL demande à ce que les plus hauts standards en matière de cybersécurité et de protection informatique soient appliqués dans le cadre des missions de l'observatoire.

Commission nationale pour la protection des données

Dans son avis du 10 novembre 2023, la Commission nationale pour la protection des données, ci-après « CNPD », exprime plusieurs préoccupations relatives à la protection des données personnelles.

La CNPD rappelle notamment que le Ministre est considéré comme responsable du traitement des données au sens fonctionnel du terme. Elle s'interroge également sur la légitimité du recours à des données pseudonymisées et rappelle que l'anonymisation est irréversible, contrairement à la pseudonymisation qui comporte un risque de réidentification.

Concernant les données géographiques, la CNPD maintient que même pseudonymisées, les données par code postal peuvent être réidentifiables pour ce qui est des petites communes avec peu d'habitants. Elle demande alors une collecte de données au niveau communal ou supra-communal.

La CNPD remarque qu'aucune durée de conservation des données n'est indiquée dans le texte ce qui l'empêche d'entreprendre une évaluation sur sa proportionnalité. Elle rappelle que lors d'une enquête, le consentement des participants est primordial et doit absolument être respecté. Par conséquent, des informations claires sur le traitement des données doivent être fournies au préalable.

Dans le contexte des enquêtes par voie téléphonique, la CNPD s'interroge quant à la manière dont l'Observatoire obtiendrait les coordonnées des personnes ne résidant pas au Luxembourg et qui, par conséquent, ne figurent pas dans le Registre national des personnes physiques (RNPP).

Finalement, la CNPD insiste sur le respect du Règlement général sur la protection des données (RGPD), notamment pour ce qui est du droit d'opposition des individus à une enquête.

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Remarques préliminaires

À titre liminaire, il est soulevé que dans les considérations générales de son avis du 10 décembre 2024, le Conseil d'État a soulevé une opposition formelle pour violation de l'article 92 de la Constitution en soulignant que la création d'un service au sein du Ministère, dépourvu d'indépendance, relève de la seule compétence du Gouvernement, de sorte que le législateur empiète sur l'organisation du Gouvernement en créant l'Observatoire digital de la mobilité tel que projeté.

En conséquence, le Conseil d'État a proposé au législateur une solution consistant soit à créer un observatoire indépendant (à l'instar de l'Observatoire national de la santé ou de l'Observatoire national de la qualité scolaire), soit à supprimer les articles 1^{er} à 4 du projet de loi, limitant ainsi le dispositif au seul encadrement juridique nécessaire au traitement des données à caractère personnel. Le Conseil d'État a précisé que dans cette dernière hypothèse, l'intitulé serait à adapter en conséquence.

Afin de répondre à l'opposition formelle émise par le Conseil d'État, la commission parlementaire entend préciser qu'il n'est pas envisagé de créer un Observatoire en tant que tel, doté de l'indépendance juridique et financière, à l'instar de l'Observatoire national de la santé ou de l'Observatoire national de la qualité scolaire.

Dans la mesure où le projet ne crée pas d'Observatoire indépendant, la référence à l'« Observatoire digital de la mobilité » est par conséquent supprimée du texte.

En pratique, c'est un service au sein du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics qui assumera la mission de collecter, de centraliser et de gérer les données de mobilité. Dans la pratique seulement, ce service pourra être qualifié d'« Observatoire digital de la mobilité » afin de conserver la terminologie utilisée dans l'accord de coalition.

Afin de faire droit à l'avis du Conseil d'État, il est décidé de modifier l'intitulé du projet de loi en supprimant la référence à la création d'un Observatoire digital de la mobilité et en renommant l'intitulé comme suit : « **Projet de loi relative au traitement des données de mobilité** ».

Dans la mesure où il est renoncé à la création d'un Observatoire digital de la mobilité doté d'indépendance, la commission estime également que la référence aux missions et à l'organisation de cet observatoire dans l'intitulé du Chapitre 1^{er} du projet de loi est à supprimer. Il est décidé d'intituler ce chapitre « **Objet et champ d'application** ».

Suivant la recommandation du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer les articles 3 et 4.

La commission parlementaire estime cependant que, dans la mesure où le traitement des données à caractère personnel constitue une matière réservée à la loi par l'article 31 de la Constitution, il appartient au législateur de déterminer les fins et les conditions du traitement de ces données. C'est pourquoi la commission parlementaire est d'avis qu'il est nécessaire de prévoir explicitement à l'article 1^{er} du projet de loi que le ministre ayant les Transports dans ses attributions a le droit de traiter des données à caractère personnel dans le cadre de la mobilité.

En outre, afin de préciser les termes employés dans le projet de loi, et notamment la notion de « données de mobilité », il est également décidé de conserver l'article 2 relatif aux définitions.

La commission parlementaire profite également de procéder à des corrections d'erreurs matérielles qui se sont glissées dans le texte :

À l'article 5, qui devient le nouvel article 3 du projet de loi, il est inséré le terme « le » devant le terme « responsable ». Le terme « des » devant « traitements » est remplacé par le terme « du » et le terme « traitements » est mis au singulier. Le terme « de » devant le terme « données » est remplacé par le terme « des ». Ces modifications proposées permettent de s'aligner sur la terminologie retenue dans le règlement général sur la protection des données.

Par ailleurs, il est décidé de supprimer l'article 2, point 10°, relatif à la définition du « point d'intérêt communal » dans la mesure où cette notion n'apparaît pas dans le dispositif du projet de loi.

Article 1^{er}

Cette disposition décrit la forme de l'Observatoire digital de la mobilité. L'Observatoire est un service du Ministère ayant les transports dans ses attributions. L'Observatoire n'a pas d'indépendance administrative. Il est précisé que l'Observatoire a une mission d'intérêt public.

Dans son avis du 10 décembre 2024, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne la non-conformité de l'article sous revue avec l'article 92 de la Constitution.

Afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État dans son avis du 10 décembre 2024, la commission parlementaire souligne qu'il n'est pas créé un Observatoire digital de la mobilité indépendant du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics. Toute référence à l'Observatoire digital de la mobilité est ainsi supprimée du texte.

Dans la mesure où le traitement des données à caractère personnel constitue une matière réservée à la loi par l'article 31 de la Constitution, il appartient au législateur de déterminer les fins et les conditions du traitement de ces données.

En conséquence, il est décidé que l'article 1^{er} confère au ministre ayant les Transports dans ses attributions le droit de traiter des données de mobilité à caractère personnel dans le cadre de la réalisation du programme gouvernemental ainsi que des missions de coordination, de planification et d'optimisation de l'offre de transport public et de la mobilité du pays.

Le paragraphe 2 précise en outre que le traitement des données de mobilité constitue une mission d'intérêt public et ce, conformément aux exigences de licéité du traitement prévues à l'article 5, paragraphe 1^{er}, lettre a), et à l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre e), et paragraphe 3, 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 (règlement général sur la protection des données).

La commission décide par conséquent de modifier l'article 1^{er} du projet de loi comme suit :

« **Art. 1^{er}.**

(1) ~~Il est créé sous l'autorité du~~ Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, appelé ci-après « le ministre » « ministre », un Observatoire digital de la mobilité, désigné ci-après comme « l'Observatoire » est autorisé à collecter, à centraliser et à évaluer statistiquement les données de mobilité à caractère personnel ou non personnel, utiles et nécessaires à la planification de la mobilité ainsi qu'à la mise en œuvre et au suivi des politiques de mobilité.

(2) ~~L'Observatoire a une mission d'intérêt public. La mission énoncée au présent article constitue une mission d'intérêt public. »~~

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation note que l'amendement propose de modifier l'article 1^{er} de la loi en projet afin d'y omettre toute mention quant à une « création » d'un observatoire, de sorte que l'opposition formelle quant à l'article 1^{er}, formulée par le Conseil d'État dans son avis précité du 10 décembre 2024 sur le fondement de l'article 92 de la Constitution, peut être levée.

Pour le surplus, suite à l'amendement, l'article 1^{er} de la loi en projet se borne à confier le traitement des données de mobilités au ministre ayant les Transports dans ses attributions et à déclarer ce traitement comme mission d'intérêt public afin d'assurer la licéité du traitement des données à caractère personnel sur le fondement de l'article 5, paragraphe 1^{er}, lettre a), et de l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre e), et paragraphe 3, du règlement général sur la protection des données. Ceci n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Article 2

Cet article est consacré aux définitions.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, suggère de reformuler le point 4^o afin de faire ressortir clairement qu'il s'agit de données auxquelles l'accès a été fourni par un détenteur de données. Concernant le point 8^o, le Conseil d'État suggère de se borner à renvoyer à l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que modifié, qui fournit une définition des services en question.

Au point 4^o, il est décidé de suivre la recommandation du Conseil d'État afin de faire ressortir qu'il s'agit de données auxquelles l'accès a été fourni par un détenteur de données.

Au point 8^o, la commission parlementaire a suivi la suggestion du Conseil d'État en se bornant à opérer un renvoi à l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926.

Finalement, il est décidé de supprimer le point 10° dans la mesure où la définition de la notion de « point d'intérêt communal » ne figure pas dans le dispositif du projet.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 2, point 4°, point 8° et point 10°, du projet de loi comme suit :

« **Art. 2.**

(...)

4° « accès » : le traitement, par ~~un utilisateur de données, lequel un détenteur de données transmet de données qui ont été fournies par un détenteur de données~~ lesdites données au ministre conformément à des exigences techniques, juridiques ou organisationnelles particulières, ~~sans que cela n'implique nécessairement la transmission ou le téléchargement de ces données ;~~

(...)

8° « transport à la demande » : ~~un service de transport de voyageurs qui se caractérise par la flexibilité des itinéraires, tels que le covoiturage, le partage de voitures, les vélos en libre-service, le partage de trajets, les taxis, les services de trajet à la demande~~ service de transport de voyageurs au sens de l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que modifié ;

(...)

10° ~~« point d'intérêt communal » : pôle d'attraction d'une commune tel que les quartiers centraux d'une localité, zones d'activité, infrastructures scolaires, sites touristiques, culturels ou sportifs, hôpitaux, commerces, mairies et administrations. »~~

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation n'a pas d'observation.

La commission parlementaire en prend note.

Article 3 supprimé

Cet article précisait les missions de l'observatoire.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne la non-conformité de l'article 3 du projet de loi à l'article 92 de la Constitution ainsi qu'à ses considérations générales relatives au recours aux données pseudonymisées.

Afin de tenir compte de la recommandation du Conseil d'État, et dans la mesure où le projet de loi ne crée pas d'observatoire indépendant, la commission parlementaire décide de supprimer l'article 3 relatif aux missions de l'observatoire.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article 3:

« **Art. 3.**

L'Observatoire a pour mission:

1° ~~de mettre en cohérence, collecter en continu, centraliser et gérer les données de mobilité à caractère personnel ou non personnel, utiles et nécessaires à la planification de la mobilité ainsi qu'à la mise en œuvre et le suivi des politiques de mobilité ;~~

2° ~~d'analyser ces données ;~~

3° ~~de diffuser au public et aux organismes intéressés, nationaux et internationaux, ces données, le cas échéant pseudonymisées, et les résultats anonymisés des analyses effectuées. »~~

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation note que l'amendement supprime l'article 3 de la loi en projet. L'opposition formelle, émise par le Conseil d'État dans son avis précité du 10 décembre 2024 sur le fondement de l'article 92 de la Constitution, ainsi que la réserve de dispense du second vote relative aux raisons du recours à des données pseudonymisées n'ont dès lors plus lieu d'être en ce qui concerne l'article 3 de la loi en projet.

La commission en prend note.

Article 4 supprimé

Cet article décrivait les éléments-clé de l'organisation de l'Observatoire.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne la non-conformité de l'article 4 du projet de loi à l'article 92 de la Constitution.

Afin de tenir compte de la recommandation du Conseil d'État, et dans la mesure où le projet de loi ne crée pas d'observatoire indépendant, la commission parlementaire décide de supprimer l'article 4 relatif au fonctionnement de l'observatoire.

Suite à la suppression des articles 3 et 4 du projet de loi, la numérotation des articles subséquents et des renvois a été adaptée.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article 4:

« ~~Art. 4.~~

~~(1) Le ministre désigne, parmi les agents de son ministère, un coordinateur de l'Observatoire. Le coordinateur de l'Observatoire est chargé du fonctionnement de l'Observatoire.~~

~~(2) Pour faciliter les échanges et identifier les synergies dans la production et la collecte de données de mobilité, le coordinateur de l'Observatoire réunit au moins une fois par an les principaux détenteurs publics des données de mobilité qui sont utilisées par l'Observatoire. »~~

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation note que l'amendement supprime l'article 4 de la loi en projet. Suite à la suppression de cet article, l'opposition formelle, émise sur le fondement de l'article 92 de la Constitution, n'a plus lieu d'être en ce qui concerne l'article 4 de la loi en projet.

La commission en prend note.

Article 5 (devenant le nouvel article 3)

Cet article prévoit que le ministre est responsable des traitements de données à caractère personnel nécessaires pour remplir la mission de l'Observatoire.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, n'a pas d'observation.

Afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État dans son avis du 10 décembre 2024 concernant la non-conformité à l'article 92 de la Constitution, il est décidé de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 5, devenant le nouvel article 3 du projet de loi, comme suit :

« ~~Art. 5. Art. 3.~~

~~Pour remplir la mission prévue à l'article 1^{er}, Le le ministre est le responsable des du traitements des données à caractère personnel nécessaires pour remplir la mission de l'Observatoire, au sens 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 précité, et abrogeant la directive 95/46/CE. »~~

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation n'a pas d'observation.

La commission parlementaire en prend note.

Article 6 (devenant le nouvel article 4)

Cet article décrit l'approche générale de l'Observatoire quant à la collecte et la gestion de données à caractère personnel.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne l'attribution de missions à un service ministériel ainsi qu'à ses considérations générales relatives au recours aux données pseudonymisées.

Afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État, il est décidé de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

Cet article décrit l'approche générale quant à la collecte et la gestion de données à caractère personnel. Les données elles-mêmes et les finalités de leur collecte sont décrites dans les nouveaux articles 5, 6 et 7 du projet de loi.

Par ailleurs, et pour tenir compte de la remarque du Conseil d'État dans son avis du 10 décembre 2024, la commission parlementaire décide de supprimer le renvoi à la notion de données pseudonymisées.

Il convient de rappeler que les données pseudonymisées demeurent des données à caractère personnel.

En utilisant le terme de données pseudonymisées, le texte est susceptible de créer une confusion en laissant à penser, notamment pour les non-initiés au règlement général sur la protection des données, qu'il pourrait s'agir de données non personnelles.

Afin de lever toute ambiguïté, la commission parlementaire décide de supprimer la notion de données pseudonymisées et de recourir à la notion de « données à caractère personnel ».

En effet, les données de mobilité visées par le projet de loi sont pour partie des données à caractère personnel et doivent pouvoir, à ce titre, être traitées.

Le ministre doit dès lors disposer d'une base légale pour pouvoir traiter ces données à caractère personnel.

Ainsi, afin de lever toute ambiguïté, il est décidé de recourir à la notion de « données à caractère personnel » en lieu et place de la notion de « données pseudonymisées ».

Il est précisé que les données nominatives ne seront pas collectées.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 6, devenant le nouvel article 4 du projet de loi, comme suit :

« ~~Art. 6.~~ **Art. 4.**

(1) ~~L'Observatoire ne collecte et ne sollicite des données à caractère personnel que sous forme pseudonymisée et sans la clé permettant de réidentifier les personnes. Dans l'exercice de sa mission définie à l'article 1^{er} et dans les limites prévues par le règlement (UE) 2016/679 précité, le ministre traite des données à caractère personnel conformément aux finalités prévues à l'article 6.~~

(2) ~~L'Observatoire, ayant obtenu différents jeux de données pseudonymisées en vertu des articles 7, 8 ou 9, peut les utiliser dans une même analyse, mais pas d'une façon qui permettrait de réidentifier les personnes. L'accès aux données à caractère personnel est strictement limité aux personnes autorisées par le ministre.~~

(3) ~~L'Observatoire détruit les données à caractère personnel au terme d'une durée de traitement ne dépassant pas les deux ans après leur réception. Les données à caractère personnel collectées pour les finalités prévues à l'article 6 sont conservées pour la durée de traitement ne dépassant pas une durée de deux ans après leur réception. »~~

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation note que l'amendement porte sur l'article 6 de la loi en projet, devenant l'article 4. Le Conseil d'État s'était demandé « dans quelle mesure il est nécessaire de recourir à des données pseudonymisées alors qu'au vu des finalités du traitement en place, les mêmes objectifs devraient pouvoir être raisonnablement atteints sur base de données anonymisées ». Le Conseil d'État prend acte des explications fournies par la commission au commentaire de l'amendement, de sorte qu'il peut marquer son accord avec l'article 6 de la loi en projet, devenant l'article 4.

La commission en prend note.

Article 7 (devenant le nouvel article 5)

Cet article prévoit qu'aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public, l'Observatoire peut mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, n'a pas d'observations quant au fond.

Afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État concernant la non-conformité à l'article 92 de la Constitution, il est décidé de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 7, devenant le nouvel article 5 du projet de loi, comme suit :

« ~~Art. 7.~~ **Art. 5.**

Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à ~~l'article 3~~ **l'article 1^{er}**, ~~l'Observatoire~~ **le ministre** peut mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché de Luxembourg, qui utilisent les infrastructures de transport au

Grand-Duché de Luxembourg ou qui possèdent un véhicule qui utilise les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg. Afin d'établir la représentativité de l'échantillon, **l'Observatoire le ministre** peut collecter, en plus des informations relatives aux comportements de mobilité, des données ~~socioéconomiques~~ socio-économiques des participants. Ces enquêtes peuvent être menées par le moyen de questionnaires, par téléphone ou tout autre système d'acquisition de données pourvu que les participants aient donné leur consentement. »

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation n'a pas d'observation.

La commission parlementaire en prend note.

Article 8 (devenant le nouvel article 6)

Etant donné que l'Observatoire ne peut remplir sa mission sans les données d'un certain nombre de détenteurs de données, cet article crée l'obligation de fournir au ministre, pour autant qu'elles existent, les données dont l'Observatoire exprime le besoin.

Afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État dans son avis du 10 décembre 2024 concernant la non-conformité à l'article 92 de la Constitution, la commission parlementaire décide de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

Par ailleurs, au point 3°, le Conseil d'État a estimé que le bout de phrase « pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données » est vague et ne permet pas de saisir sous quelles conditions les données des opérateurs de téléphonie peuvent être utilisées.

Il est décidé de supprimer le bout de phrase litigieux.

Ce bout de phrase s'avère d'ailleurs inutile dans la mesure où les opérateurs de téléphonie ne transmettent pas leurs données s'ils n'y sont pas autorisés.

Il est encore précisé en commission parlementaire que l'utilisation des données de mobilité issues de la téléphonie mobile se limite à l'analyse des flux de groupes de personnes entre des zones géographiques suffisamment larges pour garantir l'anonymat et exclure toute identification individuelle. Contrairement aux comptages locaux de trafic routier ou de passagers, l'analyse des flux renseigne non seulement l'intensité des flux, mais aussi leur structuration dans l'espace. Cette information est cruciale pour planifier des offres de transports qui répondent efficacement aux besoins de déplacement.

Enfin, au point 3°, lettres a) et b), le Conseil d'État a exigé dans son avis du 10 décembre 2024, sous peine d'opposition formelle sur le fondement des articles 31 et 37 de la Constitution, que les « données sur les utilisateurs » soient précisément et limitativement énoncées.

La commission parlementaire entend rectifier la formulation proposée et souligne que les données visées ne concernent plus les « données sur les utilisateurs », comme indiqué initialement, mais uniquement le « nombre d'utilisateurs » des services de téléphonie et d'aide au déplacement. Le nombre d'utilisateurs, qui ne constitue pas une donnée à caractère personnel, permet en effet de déterminer la représentativité de l'échantillon de la population totale (échantillon constitué par la clientèle d'un opérateur de téléphonie mobile ou d'aide au déplacement).

Le renvoi à la notion de « données sur les utilisateurs » aux lettres a) et b) est ainsi supprimé et remplacé par les termes « nombre d'utilisateurs ». Dans la mesure où le texte proposé ne prévoit plus la transmission de « données sur les utilisateurs », la commission parlementaire estime que l'opposition formelle soulevée par le Conseil d'État pourra être levée.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 8, devenant le nouvel article 6 du projet de loi, comme suit :

« Art. 8. Art. 6.

(1) Pour autant que les données demandées existent et ne sont pas encore publiées en un format lisible par machine, les détenteurs de données énumérés ci-dessous donnent accès au ministre, sur sa demande et dans les délais fixés dans sa requête, aux données à caractère personnel ou non personnel nécessaires à l'exécution ~~des missions de l'Observatoire telles que prévues à l'article 3 de la mission telle que prévue à l'article 1^{er}~~, selon les modalités de ~~l'article 6 l'article 4, et telles~~ ~~telle que~~ ~~précisées~~ ~~précisée~~ par les finalités suivantes :

1° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux de travail :

a. a) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenus, telles que détenues par l'Administration des contributions directes ;

- b. b) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle, et le niveau d'éducation, telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;
 - e. c) données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe, telles que gérées dans le Registre national des personnes physiques ;
 - d. d) données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises, telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
 - e. e) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle, telles que détenues par les employeurs ;
- 2° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux d'éducation :
- a. a) données concernant la localisation des établissements scolaires, le nombre d'élèves, leur lieu de résidence et année d'études, telles que détenues par les administrations communales pour ce qui est de l'enseignement fondamental et par ~~les ministères ayant dans leurs attributions l'Éducation supérieure~~ **le ministre ayant l'Enseignement supérieur dans ses attributions et par le ministre ayant, l'Enseignement secondaire ou et l'Enseignement fondamental dans ses attributions ;**
- 3° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande globale et effective de déplacement pour tous les motifs de déplacement et tous les types de destination :
- a. a) données concernant les déplacements des téléphones portables et ~~données sur les le nombre d'utilisateurs~~ permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » **pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données ;**
 - b. b) données concernant les déplacements effectués et ~~données sur les le nombre d'utilisateurs~~ permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;
 - e. c) données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti, telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;
- 4° adapter les infrastructures de transport aux flux de marchandises à travers le pays sur les différents modes :
- a. a) données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, ~~le ministère ayant dans ses attributions les Transports routiers~~ ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ministère ayant dans ses attributions le Contrôle des exportations, des importations et du transit ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ;
 - b. b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
- 5° inventorier les infrastructures et les offres de transport existantes et en analyser la qualité, l'utilisation et les réserves de capacité :
- a. a) données concernant la topologie, la réglementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par ~~d'~~ l'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;
 - b. b) données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;
 - e. c) données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et le type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;

- ~~d.~~ d) données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;
 - ~~e.~~ e) données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;
 - ~~f.~~ f) données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;
 - ~~g.~~ g) données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;
- 6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :
- ~~a.~~ a) données concernant les perspectives économiques, et ~~notamment~~ la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
 - ~~b.~~ b) données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant le Logement dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;
 - ~~c.~~ c) données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

(2) Le cas échéant, la rémunération exigée pour ces données ne peut couvrir que les coûts de transmission et de traitement rendus nécessaires par la demande. »

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation note que l'amendement porte sur l'article 8 de la loi en projet, devenant l'article 6. Il limite les données visées au point 3°, lettres a) et b), aux seules données relatives au nombre d'utilisateurs, ce qui permet de lever l'opposition formelle émise sur le fondement des articles 31 et 37 de la Constitution.

La commission en prend note.

Article 9 (devenant le nouvel article 7)

Cet article prévoit qu'aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à l'article 3, l'Observatoire peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, n'a pas d'observations quant au fond de l'article sous rubrique.

Afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État dans son avis du 10 décembre 2024 concernant la non-conformité à l'article 92 de la Constitution, la commission parlementaire décide de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 9, devenant le nouvel article 7 du projet de loi, comme suit :

« Art. 9. Art. 7.

Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à ~~l'article 3~~ **l'article 1^{er}**, et en particulier la compréhension des flux de véhicules à travers les réseaux de transport, ~~l'Observatoire le~~ **ministre** peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau. Les données collectées à cette fin ~~doivent être~~ **sont détruites** endéans ~~24~~ **vingt-quatre** heures et ne ~~doivent~~ **sont pas être** utilisées pour identifier les occupants ou le propriétaire du véhicule. »

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation ne formule pas d'observation.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 10 supprimé

Cet article précisait que l'Observatoire doit publier chaque année un rapport d'activités et que le résultat de ses études est mis à la disposition du public, notamment par une publication sur internet.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne la non-conformité de l'article sous revue avec l'article 92 de la Constitution.

Dans la mesure où le projet de loi ne crée pas d'observatoire indépendant, la commission parlementaire décide de supprimer l'article 10 relatif aux rapports et aux publications de l'observatoire.

La commission décide par conséquent de supprimer l'article 10 :

« **Art. 10.**

1. L'Observatoire établit annuellement un rapport d'activités.

2. Ce rapport est publié et communiqué au Gouvernement et à la Chambre des Députés.

3. L'Observatoire met à la disposition du public des analyses et chiffres-clé relatifs à la mobilité, notamment par le biais de son site internet. »

Deux remarques de nature générale sont exprimées par le représentant du Ministère avant d'entamer l'échange de vues en commission parlementaire :

Concernant l'avis du Conseil d'État, il est noté qu'il reste relativement succinct et ne prend pas en compte les remarques émises par la CNPD. Cela laisse supposer que cette dernière n'y a vu aucune objection majeure.

Concernant l'observatoire, il est précisé que le ministère s'est inspiré d'autres observatoires existants, tels que ceux en matière de santé ou de qualité scolaire. Toutefois, à la différence de ces structures, l'observatoire de la mobilité en question constitue essentiellement un service interne du ministère, fonctionnant actuellement avec des moyens limités (pratiquement un « one-man-show ») et n'ayant pas vocation à produire des analyses comparables à celles de l'Observatoire de la Santé. Par conséquent, la demande du Conseil d'État a été suivie, l'instance restant intégrée au ministère et ne nécessitant pas une indépendance structurelle pour le traitement des données qui lui sont confiées.

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation note que l'opposition formelle émise sur le fondement de l'article 92 de la Constitution en ce qui concerne l'article 10 de la loi en projet n'a plus lieu d'être en raison de sa suppression par l'amendement.

La commission parlementaire en prend note.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande en sa majorité à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 8251 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

Chapitre 1^{er} — Objet et champ d'application

Art. 1^{er}. (1) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », est autorisé à collecter, à centraliser et à évaluer statistiquement les données de mobilité à caractère personnel ou non personnel, utiles et nécessaires à la planification de la mobilité ainsi qu'à la mise en œuvre et au suivi des politiques de mobilité.

(2) La mission énoncée au présent article constitue une mission d'intérêt public.

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « planification de la mobilité » : le processus selon lequel le ministre identifie les mesures nécessaires pour adapter l'offre de mobilité aux besoins de mobilité actuels et projetés des personnes ;
- 2° « données de mobilité » : les données nécessaires à la planification de la mobilité qui s'obtiennent par l'observation :
 - a) de la mobilité des personnes et des marchandises ;
 - b) des infrastructures utilisées pour les déplacements ;
 - c) des facteurs qui déterminent les besoins de mobilité, tels que l'aménagement du territoire, la localisation des résidences, emplois et autres points d'intérêt, la situation socio-économique des voyageurs et leur capacité à utiliser différentes offres de mobilité ;
- 3° « détenteur de données » : une personne morale ou physique qui a le droit de donner accès à ou de partager certaines données à caractère non personnel ou qui est le responsable de traitement en cas de données personnelles ;
- 4° « accès » : le traitement par lequel un détenteur de données transmet lesdites données au ministre conformément à des exigences techniques, juridiques ou organisationnelles particulières ;
- 5° « format lisible par machine » : un document est considéré comme étant dans un format lisible par machine s'il se présente dans un format de fichier structuré de telle manière que les applications logicielles peuvent facilement identifier et reconnaître des données spécifiques et les extraire ;
- 6° « données à caractère non personnel » : les données autres que les données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), 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 (règlement général sur la protection des données), tel que modifié ;
- 7° « les services numériques d'assistance au déplacement » : les services qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, d'engins personnels de déplacement ou à pied ;
- 8° « transport à la demande » : service de transport de voyageurs au sens de l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que modifié ;
- 9° « flux » : un groupe de personnes ou de véhicules qui effectuent, dans un intervalle de temps donné, le même déplacement entre deux points d'un réseau de transport monomodal ou multimodal.

Chapitre 2 — Collecte et traitement des données

Art. 3. Pour remplir la mission prévue à l'article 1^{er}, le ministre est le responsable du traitement des données à caractère personnel nécessaires, au sens du règlement (UE) 2016/679 précité.

Art. 4. (1) Dans l'exercice de sa mission définie à l'article 1^{er} et dans les limites prévues par le règlement (UE) 2016/679 précité, le ministre traite des données à caractère personnel conformément aux finalités prévues à l'article 6.

(2) L'accès aux données à caractère personnel est strictement limité aux personnes autorisées par le ministre.

(3) Les données à caractère personnel collectées pour les finalités prévues à l'article 6 sont conservées pour la durée de traitement ne dépassant pas une durée de deux ans après leur réception.

Art. 5. Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à l'article 1^{er}, le ministre peut mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché de Luxembourg, qui utilisent les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg ou qui possèdent un véhicule qui utilise les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg. Afin d'établir la représentativité de l'échantillon, le ministre peut collecter, en plus des informations relatives

aux comportements de mobilité, des données socio-économiques des participants. Ces enquêtes peuvent être menées par le moyen de questionnaires, par téléphone ou tout autre système d'acquisition de données pourvu que les participants aient donné leur consentement.

Art. 6. (1) Pour autant que les données demandées existent et ne sont pas encore publiées en un format lisible par machine, les détenteurs de données énumérés cidessous donnent accès au ministre, sur sa demande et dans les délais fixés dans sa requête, aux données à caractère personnel ou non personnel nécessaires à l'exécution de la mission telle que prévue à l'article 1^{er}, selon les modalités de l'article 4, et telle que précisée par les finalités suivantes :

1° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux de travail :

- a) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenus, telles que détenues par l'Administration des contributions directes ;
- b) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle et le niveau d'éducation, telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;
- c) données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe, telles que gérées dans le Registre national des personnes physiques ;
- d) données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises, telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
- e) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle, telles que détenues par les employeurs ;

2° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux d'éducation :

- a) données concernant la localisation des établissements scolaires, le nombre d'élèves, leur lieu de résidence et année d'études, telles que détenues par les administrations communales pour ce qui est de l'enseignement fondamental et par le ministre ayant l'Enseignement supérieur dans ses attributions et par le ministre ayant l'Enseignement secondaire et l'Enseignement fondamental dans ses attributions ;

3° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande globale et effective de déplacement pour tous les motifs de déplacement et tous les types de destination :

- a) données concernant les déplacements des téléphones portables et le nombre d'utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » ;
- b) données concernant les déplacements effectués et le nombre d'utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;
- c) données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti, telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;

4° adapter les infrastructures de transport aux flux de marchandises à travers le pays sur les différents modes :

- a) données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ;
- b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

5° inventorier les infrastructures et les offres de transport existantes et en analyser la qualité, l'utilisation et les réserves de capacité :

- a) données concernant la topologie, la réglementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par l'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;
 - b) données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;
 - c) données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et le type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;
 - d) données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;
 - e) données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;
 - f) données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;
 - g) données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;
- 6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :
- a) données concernant les perspectives économiques, et la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
 - b) données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, le ministre ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ministre ayant le Logement dans ses attributions, le ministre ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;
 - c) données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

(2) Le cas échéant, la rémunération exigée pour ces données ne peut couvrir que les coûts de transmission et de traitement rendus nécessaires par la demande.

Art. 7. Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à l'article 1^{er}, et en particulier la compréhension des flux de véhicules à travers les réseaux de transport, le ministre peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau. Les données collectées à cette fin sont détruites endéans vingt-quatre heures et ne sont pas utilisées pour identifier les occupants ou le propriétaire du véhicule.

Luxembourg, le 19 juin 2025

La Présidente-Rapporteuse,
Corinne CAHEN

