

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 6 février 2025

Ordre du jour :

1. 8334 Projet de loi portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8366 Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Indonesia on air services », fait à Jakarta, le 25 mai 2023
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8367 Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia on air services », fait à Paris, le 20 juin 2023
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8372 Projet de loi portant approbation de l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles, le 15 novembre 2021
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 8374 Projet de loi portant approbation de l'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 8251 Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi

- Examen des articles et des avis

7. Divers

*

Présents : M. André Bauler remplaçant Mme Mandy Minella, M. Jeff Boonen remplaçant M. Félix Eischen, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Georges Engel remplaçant M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Octavie Modert remplaçant M. Charles Weiler, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Marc Lies, M. Meris Sehovic

Mme Félicie Weycker, M. Georges Gil, Mme Irena Medakovic, Mme Claire Bronner, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Sara Agostini, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. David Wagner, observateur délégué

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

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. 8334 **Projet de loi portant approbation de l'Accord sous forme d'échange de lettres des 4 et 10 mars 2021 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine amendant l'Accord relatif aux services aériens, signé à Hong Kong, le 3 juin 1998**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8366 **Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Republic of Indonesia on air services », fait à Jakarta, le 25 mai 2023**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

3. 8367 **Projet de loi portant approbation de l'« Agreement between the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia on air services », fait à Paris, le 20 juin 2023**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

4. 8372 Projet de loi portant approbation de l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République d'Arménie, d'autre part, fait à Bruxelles, le 15 novembre 2021

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

5. 8374 Projet de loi portant approbation de l'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

Concernant le temps de parole, la commission parlementaire propose à la Conférence des Présidents de regrouper les 5 rapports et suggère comme temps de parole le modèle « sans débat ».

6. 8251 Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

A titre liminaire, Madame Corinne Cahen, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8251⁰, ainsi qu'à la présentation PowerPoint annexée à la présente.

L'Observatoire digital de la mobilité (ci-après « Observatoire ») a été conçu en réponse à l'accord de coalition 2018-2023, qui met en avant la nécessité de collecter des données pour une planification de la mobilité qui évolue avec les besoins de la population et des entreprises. Cet observatoire, placé sous la tutelle du Ministère en charge des transports, aura pour mission de recueillir des données de manière continue et efficace et de les mettre à disposition des acteurs publics et privés concernés. L'accord de coalition souligne également l'importance de la digitalisation pour faire du Luxembourg un modèle en matière de technologie.

La transformation numérique dans le domaine des transports a commencé avec l'évolution des véhicules motorisés, devenus des ordinateurs mobiles entre 1960 et 2000. Le développement des réseaux 3G, puis 4G, a permis une transmission de données plus large et abordable. Aujourd'hui, cette transformation numérique s'étend à l'ensemble du système de transport, offrant une connectivité générale, notamment avec l'arrivée des réseaux 5G.

L'Observatoire se place dans ce contexte de digitalisation et met à profit les technologies numériques pour améliorer l'observation des comportements de mobilité. L'interopérabilité, c'est-à-dire l'échange de données entre les différents acteurs, est un défi majeur. L'État, en tant que fournisseur d'infrastructures et de services de transport, joue un rôle clé, soutenu par des directives européennes visant à standardiser les échanges de données de mobilité, comme les horaires des transports publics ou la structure des réseaux routiers.

La mission principale de l'Observatoire est de fournir les données nécessaires à la planification des infrastructures et services de transport. Cela inclut l'analyse des comportements de mobilité – comprendre pourquoi, comment, où et quand les personnes se déplacent, ainsi que l'évaluation de l'efficacité des infrastructures et services existants. L'objectif est de déterminer les besoins de mobilité de la population et d'optimiser l'offre de transport en fonction de l'utilisation effective des infrastructures.

Pour ce faire, l'Observatoire combine les enquêtes traditionnelles sur la mobilité et l'observation digitale, qui s'appuie sur des sources de données numériques, telles que les capteurs de circulation ou les données opérationnelles issues des systèmes de gestion des transports publics. L'observation digitale permet d'obtenir des données actualisées sur des flux de voyageurs, tandis que les enquêtes sont plus adaptées pour comprendre des aspects subjectifs comme les préférences ou le ressenti des usagers.

L'Observatoire a également pour objectif de partager les données collectées, à travers des outils comme un recueil des sources de données de mobilité disponibles au Luxembourg et une carte numérique multimodale des infrastructures de transport. Ces outils visent à améliorer l'homogénéité des données et à faciliter leur interopérabilité, en garantissant que les différentes parties prenantes utilisent des référentiels communs.

Un autre aspect important de l'Observatoire est l'harmonisation de la collecte des données entre les différents opérateurs de transport, afin de garantir une couverture complète et cohérente du système de transport. Cette approche vise à fournir une vision d'ensemble des flux de mobilité et à mieux suivre les stratégies nationales en matière de transport, en particulier en ce qui concerne la multimodalité.

Bien que l'Observatoire ne s'intéresse pas aux comportements individuels, il est nécessaire de collecter certaines données personnelles de manière pseudonymisée pour mieux comprendre les besoins de mobilité de la population. Ces données permettront d'adapter les services de transport aux caractéristiques démographiques et géographiques des usagers. La collecte de ces données se fait dans un cadre légal strict, conformément au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), et les traitements effectués sont justifiés par une mission d'intérêt public. Une analyse d'impact relative à la protection des données sera menée pour garantir la conformité des activités de l'Observatoire.

Des acteurs tiers sont impliqués dans le traitement des données personnelles. Ces données sont collectées à des fins statistiques, et toute information à caractère personnel est supprimée avant leur transmission au Ministère. Il ne s'agit donc pas de données identifiables, mais d'informations agrégées sur les comportements moyens observés sur la route. Ces données permettent de

dégager des tendances générales en matière de comportement. L'Observatoire centralise ces informations, qui sont ensuite réinjectées dans le système afin d'alimenter la politique de mobilité.

La Chambre des Salariés a rendu son avis en date du 16 novembre 2023 ; la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) a donné son avis en date du 10 novembre 2023 ; la Chambre de Commerce a donné un avis en date du 11 octobre 2023 ; l'avis du Conseil d'État est parvenu en date du 10 décembre 2024.

La Commission parlementaire procède à l'examen des articles, ainsi qu'à l'examen des divers avis rendus :

A 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.

En pratique, il s'agit d'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, 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 proposé 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 proposé d'intituler ce chapitre « **Objet et champ d'application** ».

Suivant la recommandation du Conseil d'État, la commission parlementaire propose 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 proposé 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 proposé 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 proposé 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 propose 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.~~ **»**

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° 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°, 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°, il est proposé 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°, 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 proposé 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 propose 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. »~~

Article 3 supprimé

Cet article précise 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 propose de supprimer l'article 3 relatif aux missions de l'Observatoire.

La commission propose 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. »~~

Article 4 supprimé

Cet article décrit 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 propose 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 propose 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. »~~

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 proposé de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

La commission propose 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. »

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 proposé 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 propose 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 propose 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 proposé 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 propose 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. »

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 proposé de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

La commission propose 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. »

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 propose 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 proposé 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 transmettront pas leurs données s'ils n'y sont pas autorisés.

Pour être complet, la commission parlementaire se permet de préciser 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 propose 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 ;
 - ~~c.~~ 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 ;
 - ~~c.~~ 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 ~~et~~ 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 ;
- ~~c.~~ 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. »

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 examen.

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 propose de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

La commission propose 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. »

Article 10 supprimé

Cet article précise 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 propose de supprimer l'article 10 relatif aux rapports et aux publications de l'observatoire.

La commission propose 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 que l'avis 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 une « one-man-show ») et n'ayant pas vocation à produire des analyses comparables à celles de l'Observatoire national 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.

De l'échange de vues subséquents, il y a lieu de retenir que :

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) regrette qu'il ne s'agisse plus d'un véritable Observatoire national indépendant de la mobilité, comme envisagé initialement. Toutes les références à ce caractère indépendant ont été supprimées, et il ne reste désormais qu'un service interne. L'objectif de départ était de créer une plateforme ouverte, accessible notamment via la politique d'Open Data, afin de permettre à des tiers d'exploiter les données dans une optique d'innovation. Selon lui, la solution retenue est la plus simple, et le projet a été adapté de manière linéaire aux remarques du Conseil d'État, sans ambition supplémentaire. Il déplore notamment la suppression de l'article 3, qui prévoyait la possibilité de diffuser les données aux organismes intéressés.

En matière de données, il distingue l'anonymisation de la pseudonymisation, cette dernière permettant un degré de traçabilité beaucoup plus élevé. Il exprime son regret de voir diluée une idée initialement prometteuse. Le texte

ne constitue plus qu'une base légale pour des traitements de données déjà existants, alors qu'un développement plus ambitieux aurait renforcé le positionnement du Luxembourg en matière d'innovation.

Il est expliqué, que le texte, bien que modifié pour des raisons pratiques, ne devrait pas empêcher la poursuite des missions initiales. Le ministère produit déjà ces données, mais se heurte à l'impossibilité juridique de les réutiliser dans certains cas. Par exemple, les communes demandent régulièrement le nombre de véhicules électriques immatriculés sur leur territoire. Or, en l'absence d'une base légale permettant au ministère d'interroger le registre national des personnes physiques, il lui est actuellement impossible de fournir ces informations.

En ce qui concerne le partage des données, un cadre existe déjà. Les données ne doivent pas rester uniquement au sein du ministère ; une version agrégée sera diffusée, étant donné que les données ont été produites à l'aide de fonds publics.

Monsieur Georges Engel (LSAP) pose une question de compréhension : selon l'avis du Conseil d'État, s'il ne s'agit que d'un organe consultatif du ministre, il ne serait pas nécessaire d'avoir un texte législatif. Étant donné que le projet de loi est maintenu, il part du principe qu'il ne s'agit pas uniquement d'un organe consultatif, mais bien d'un service au sein du ministère. Il se demande donc s'il en est réellement ainsi.

Monsieur Jean-Paul Schaaf (CSV) souhaite obtenir des précisions concernant l'utilisation du terme « pseudonymiser », soulevé par le Conseil d'État. Il est proposé de ne pas utiliser le terme « pseudonymiser », ni celui d'« anonymiser », mais plutôt d'indiquer que toutes les données à caractère personnel seront collectées, conservées pendant deux ans, puis supprimées. Il constate que ces données ne sont donc pas anonymisées. Il se demande si le Conseil d'État pourrait se rallier à cette approche, pourquoi une telle conclusion a été retenue, et pourquoi on ne suit pas la voie recommandée par le Conseil d'État.

Il est expliqué que, même si l'on sait qu'il existe un problème de trafic, la variable explicative reste la personne qui se trouve dans le véhicule. De grandes entreprises telles que Google Maps collectent déjà ces données, et le ministère a besoin de ces informations. Des données anonymisées ne suffisent pas ; c'est le cadre défini ici qui permet de déterminer jusqu'où aller. Si l'on souhaite un observatoire capable de fournir une réponse en temps utile, l'anonymisation seule ne suffit pas, et l'observatoire ne pourra pas être efficace sans ce moyen.

M. Marc Goergen (Piraten) appelle à la prudence en matière de pseudonymisation, soulignant les risques en cas de fuite. Il comprend l'intérêt de disposer de données précises pour optimiser les politiques de mobilité, mais plaide pour une approche plus rigoureuse de l'anonymisation.

Il est précisé que les données sont toujours traitées et minimisées dans le cadre du RGPD, ce qui signifie que les clés ne sont plus présentes dans les données sur lesquelles on travaille. Il n'existe pas d'anonymat parfait ; d'une part, il y a la clé, d'autre part, il est possible, en combinant quatre variables, de lever l'anonymat, bien que cela soit minimisé.

Madame la présidente constate qu'il s'agit d'une discussion intéressante. Le débat a mis en lumière des enjeux dépassant le seul cadre de l'Observatoire de la mobilité, touchant à des questions fondamentales liées à la gestion des données personnelles et à l'innovation.

Il relativise les craintes liées aux données, en soulignant que les véhicules privés transmettent déjà des volumes considérables de données à des entreprises commerciales. Il regrette cependant l'absence d'une base légale claire pour le partage de ces données via le portail Open Data de l'État.

Certaines données, comme les Floating Car Data, sont achetées aujourd'hui mais ne peuvent être intégrées à l'Open Data pour des raisons juridiques. Cela reste un sujet de négociation et pourrait être intégré dans le cadre de l'Observatoire.

Il est retenu que les propositions d'amendements seront transmises au Conseil d'État.

7. Divers

Aucun point divers n'est relevé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



APL portant création d'un **Observatoire digital de la mobilité**

Renommé:
APL sur les données de mobilité

Luxembourg, le 6 février 2025



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Département de la mobilité
et des transports

L'observation de la mobilité



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MMTP

Dépenses publiques 3,16 mrd. € / 29,26 mrd. €

Investissement substantiel dans les services et infrastructures de mobilité

Adapter les services et infrastructures de
mobilité aux besoins des gens

← Plan National de la Mobilité

Enquêtes et observations
représentatives

← Observatoire digital de la Mobilité

Composition de la
population

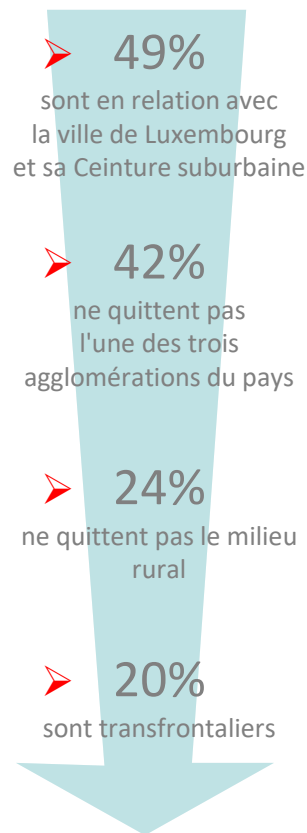
Données personnelles

Acteurs tiers

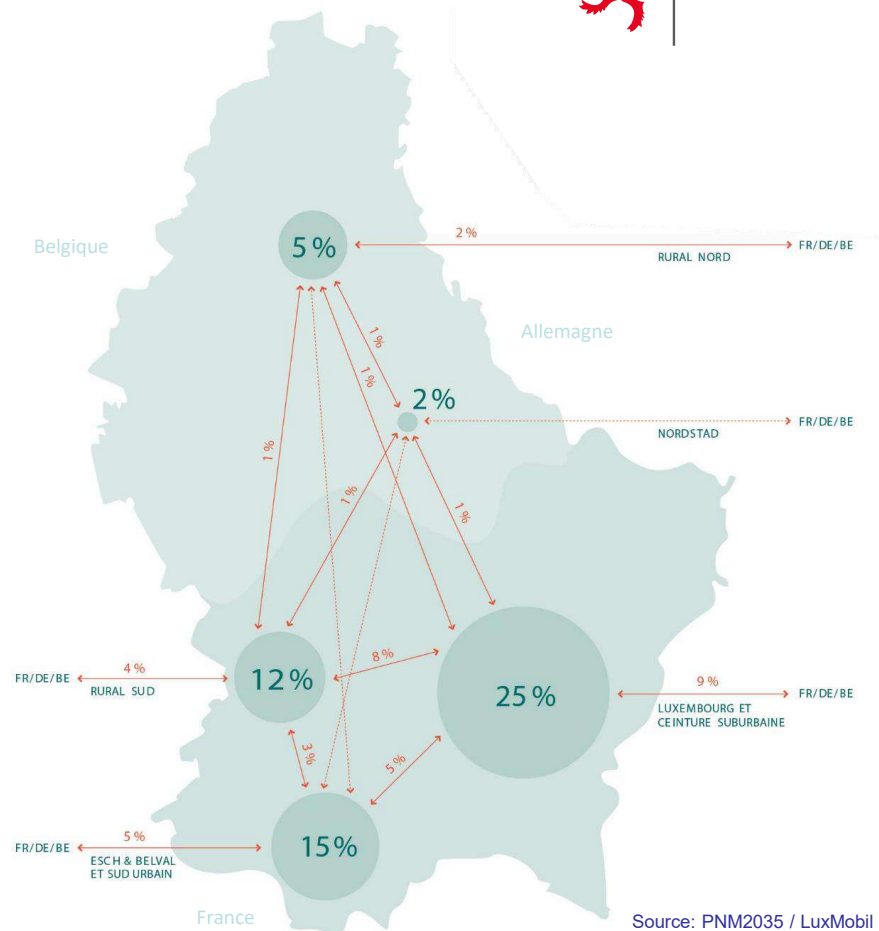
Exemple: comportements de mobilité



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



Contrairement à ceux indiqués sur la carte à droite, ces pourcentages ne sont pas cumulatifs : un déplacement transfrontalier peut être en relation avec la Ceinture suburbaine, etc.



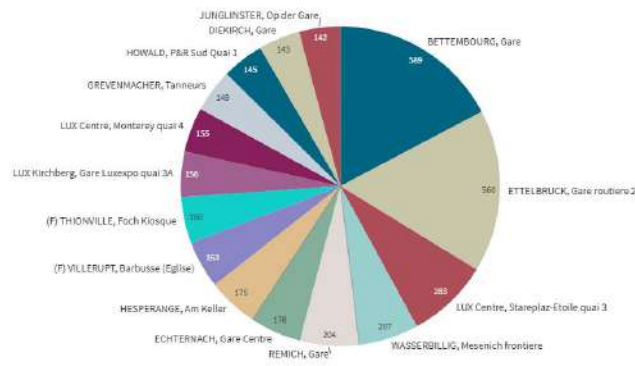
Source: PNM2035 / LuxMobil 2017

Exemple: données bus RGTR (national)

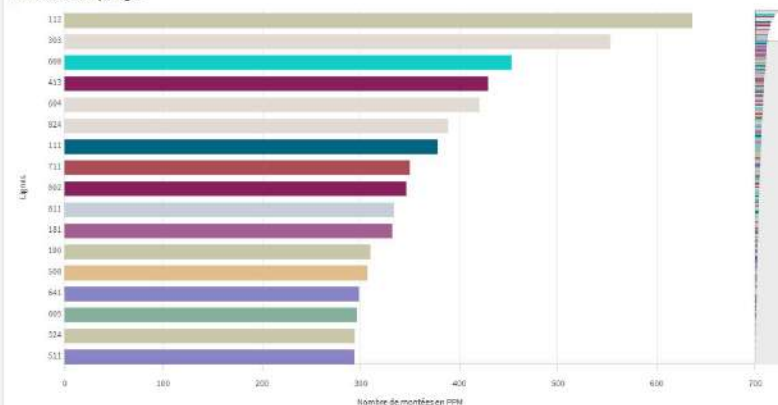


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Top 15 des arrêts (par montées en PPM les Jours Ouvrables)

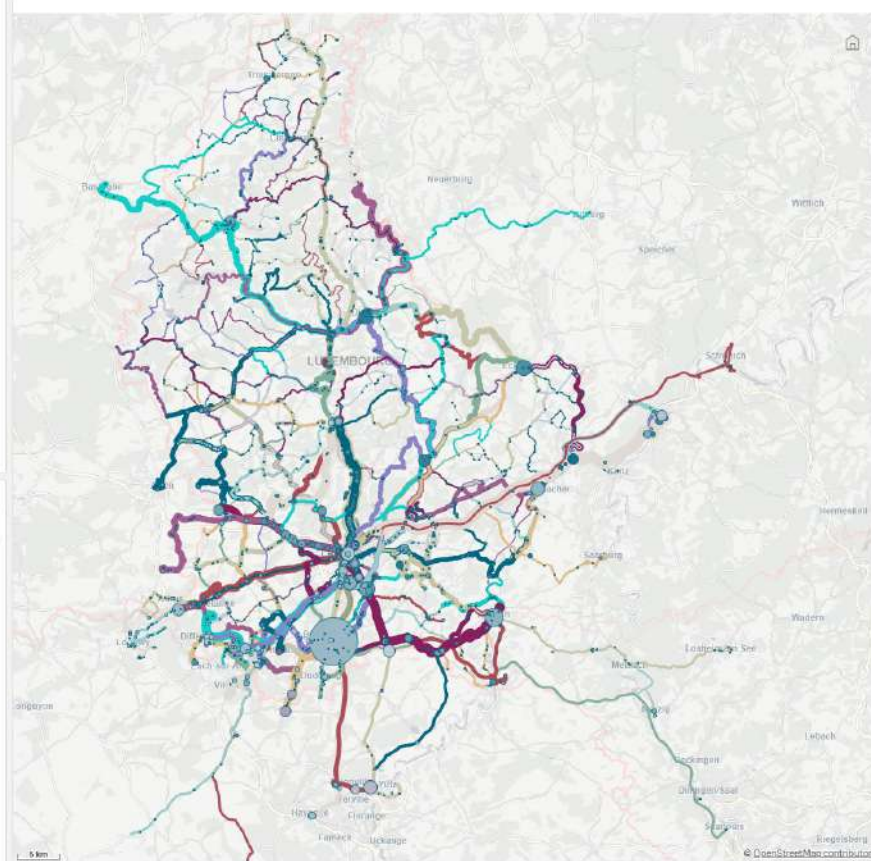


Montées en PPM par ligne



arrêt
Point layer

Taux de comptage par arrêt



C1 Filtrer direction
Depuis le pôle attractif
Vers le pôle attractif

C2 Rechercher ligne

113	113	113	113	113
113	113	113	113	113
113	113	113	113	113
113	113	113	113	113
113	113	113	113	113

C3 Rechercher arrêt

(B) ARLON, Dintebere
(B) ARLON, Gare
(B) ARLON, Places Chasseurs Ard.
(B) ARLON, rue Leon Castillon
(B) ARLON, Square Astrid - Badstube
(B) ATHUS, Clinique
(B) ATHUS, Croisement Gare
(B) Athus, Croisement Gare
(B) ATHUS, Douane

Montées en PPM JO

23.84k

Taux de comptage

70.9%



LE GOUVERNEMENT

DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



Source: OdM / Administration des Transports Publics

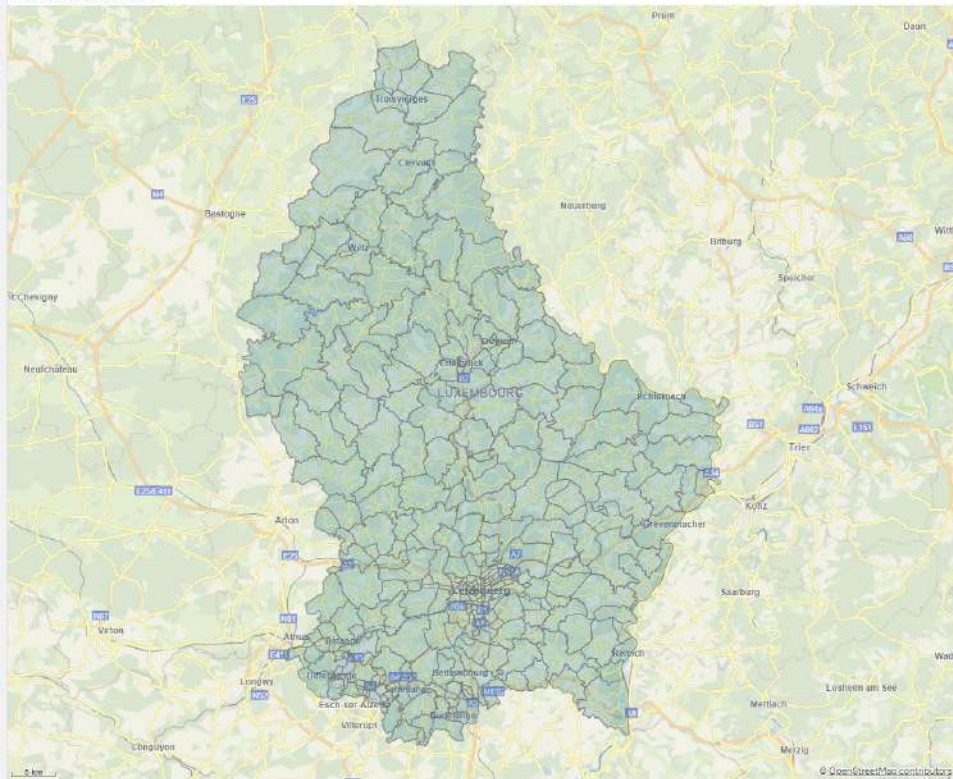
street list

Exemple: données de téléphonie mobile



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Origine des déplacements



Q. Filtré flux internes

Flux externes

Flux internes

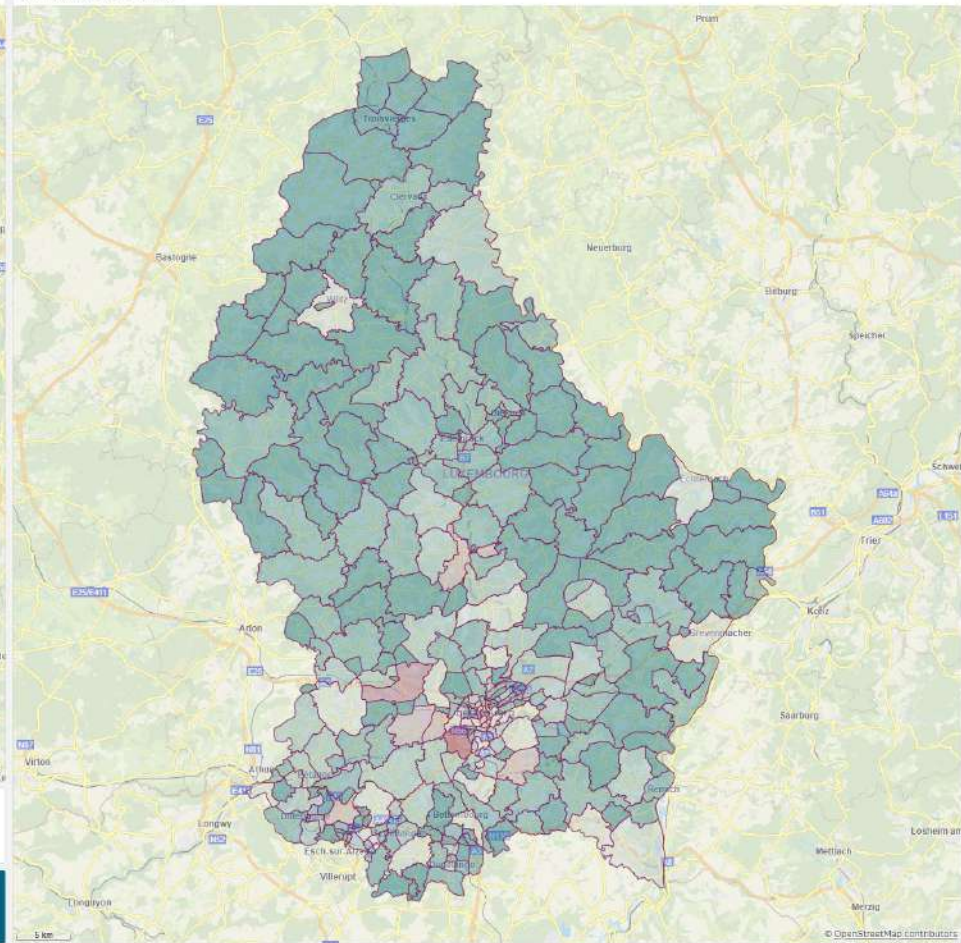
Nombre moyen de flux de résidents en juillet 2023 par jour ouvrable

2.21M

Reset Sélection(s)

Source: OdM / Editus

Destination des déplacements

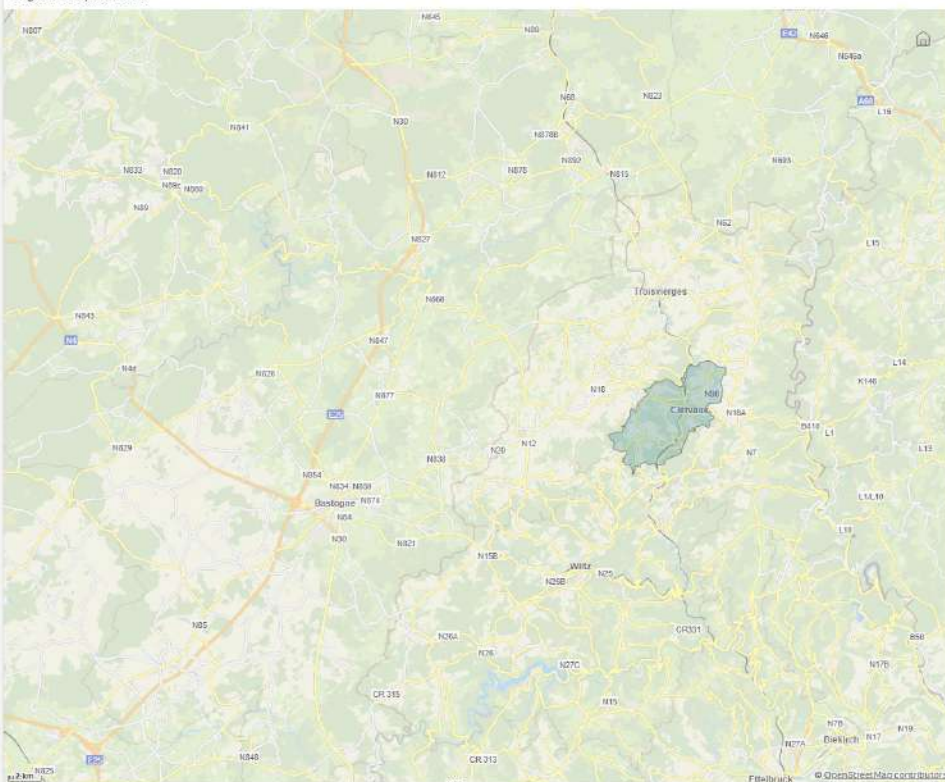


Exemple: données de téléphonie mobile

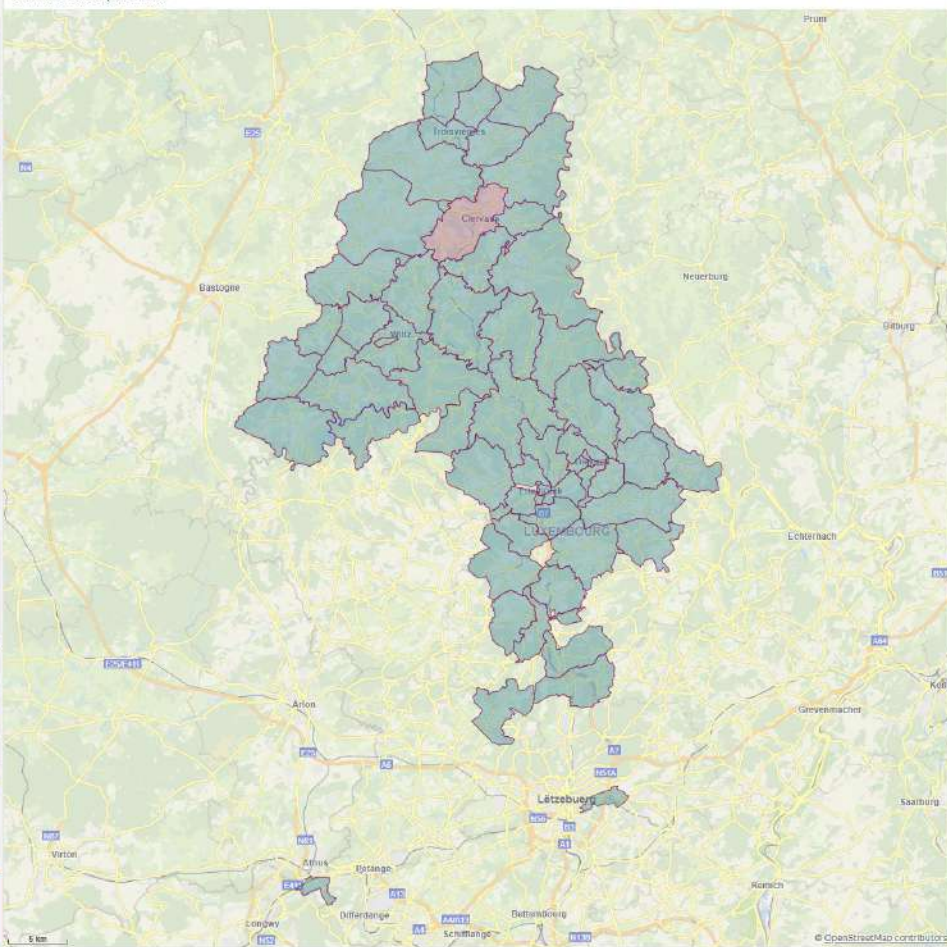


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Origine des déplacements



Destination des déplacements



☐ Filtrer flux internes

Flux externes

Flux internes

Nombre moyen de flux de résidents en juillet 2023 par jour ouvrable

6.97k

Reset Sélection(s)

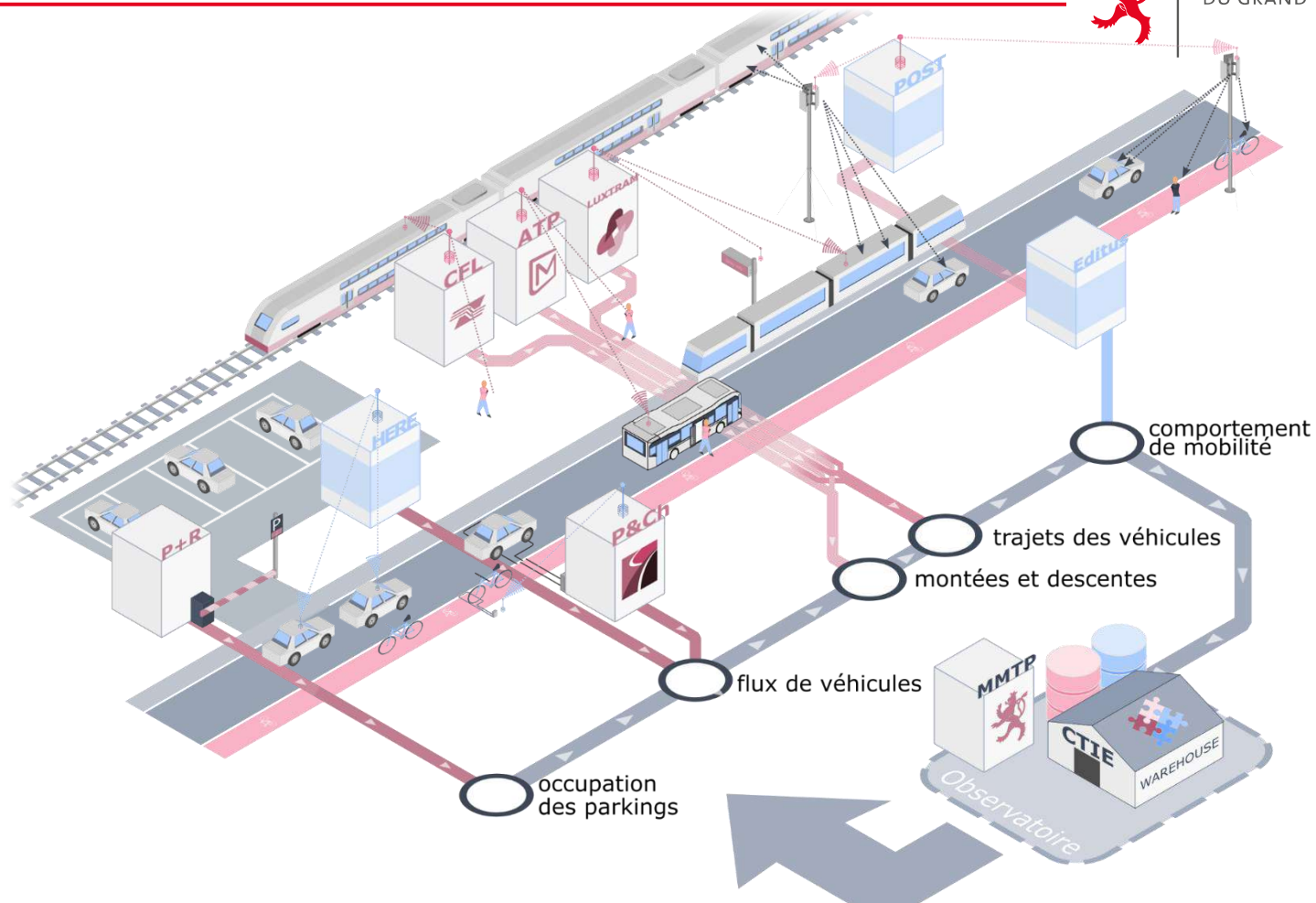
Source: OdM / Editus

© OpenStreetMap contributors

L'Observatoire digital de la mobilité



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG





Merci pour votre attention !

www.luxmobil.lu



- 2017 : Enquête **Luxmobil**
- 2018 : **Modu 2.0** : Changement de paradigme: passer d'une logique de rattrapage à une **logique d'anticipation**. Pour cela, il faut des données.
- 2018 : **Accord de coalition** : Création d'un Observatoire et focus sur la digitalisation de la mobilité

Pour recueillir, dans le **contexte particulièrement dynamique** du Grand-Duché, de manière efficace et continue les données nécessaires à une **planification de la mobilité adaptée à l'évolution des besoins** de la population et des entreprises, un **observatoire de la mobilité** est mis en place sous la tutelle du Ministère ayant dans ses attributions la mobilité

- 2020 : **Création d'un poste** et recrutement d'un spécialiste en la matière
- 2020 : Choix d'un **Observatoire digital de la mobilité** (ODM), à établir **au sein du MMTP**, en collaboration avec le **CTIE** en vue de l'**intégration des volets "Observation" – "Stratégie" – "Planification"**.
- 2022 : **PNM 2035** élaboré avec l'ODM, sur base de l'enquête Luxmobil
- 2023 : **Projet de loi** ODM :
 - Données à caractère personnel
 - Fourniture de données à l'OdM par les détenteurs de données
- 02 mai 2023 : Lancement du site **www.odm.lu** (desktop et iOS; Android en cours de développement)



Art. 1^{er}. : 2. L'Observatoire a une mission d'intérêt public.

Art. 3. : L'Observatoire a pour missions

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

Art. 5. & Art. 6. : Traitement de données personnelles

1. Le ministre est responsable des traitements nécessaires pour remplir la mission de l'Observatoire
2. ODM ne collecte et sollicite des données à caractère personnel que sous forme pseudonymisée, destruction des données à caractère personnel après traitement ou max. 2 ans après réception

Art. 7. : L'ODM peut mener des enquêtes

auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché, qui utilisent les infrastructures de transport au Grand-Duché ou qui possèdent un véhicule qui utilise les infrastructures de transport au Grand-Duché

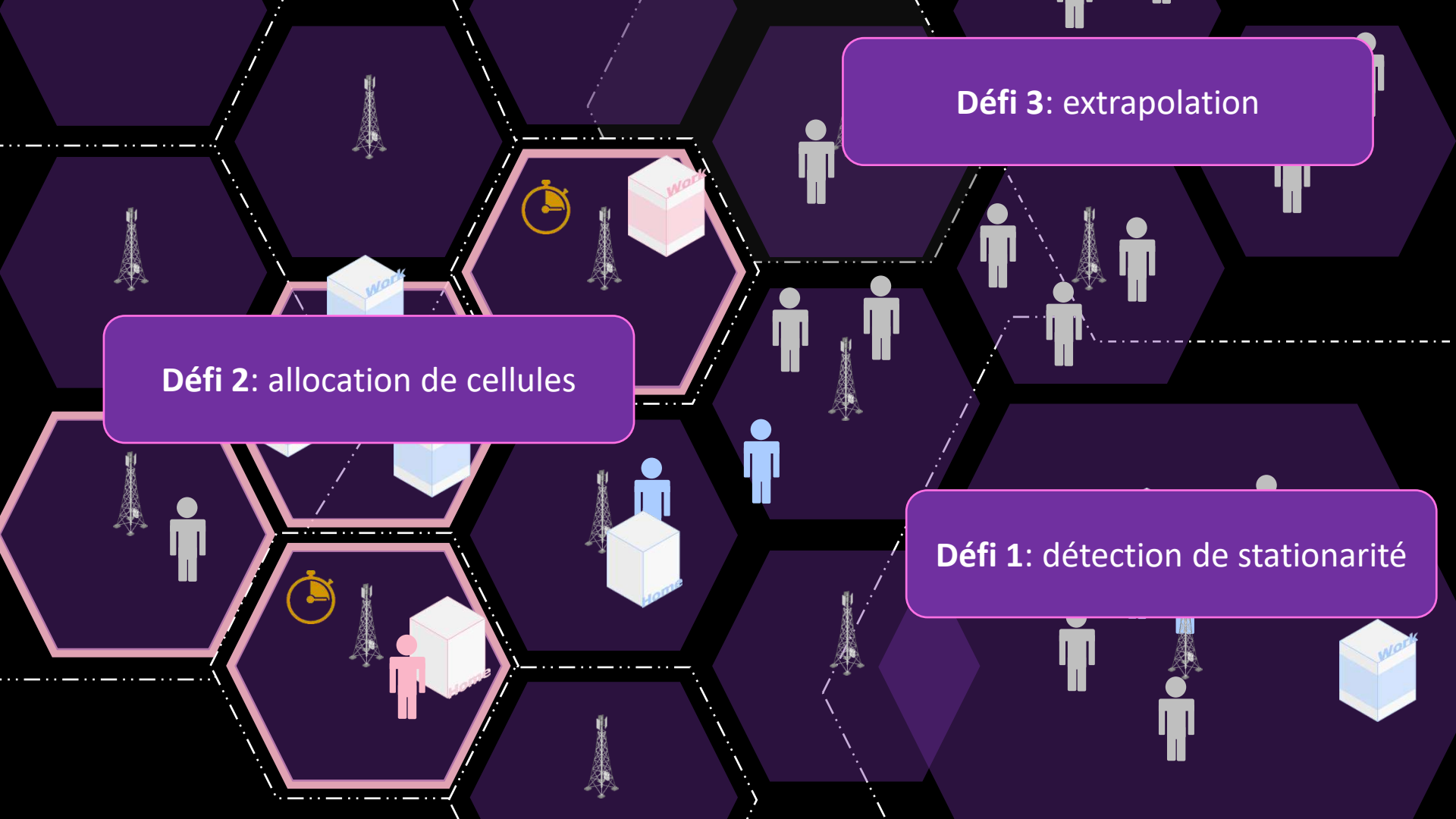
Art. 8. : Relevé détaillé des données et des finalités des traitements

Art. 9. : Compréhension des flux de véhicules

l'Observatoire peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau

Art. 10. : Rapport d'activités et site internet

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



Défi 3: extrapolation

Défi 2: allocation de cellules

Défi 1: détection de stationarité

