

## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Réunion retransmise en direct<sup>1</sup>

#### Procès-verbal de la réunion du 26 février 2026

##### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 23 octobre 2025 et de la réunion du 5 février 2026
2. 8605 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux  
- Rapporteur : Monsieur Marc Hansen  
  
– Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8553 Projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne  
- Rapporteur : Madame Mandy Minella  
  
– Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 8668 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire  
- Rapporteur : Monsieur Marc Hansen  
  
– Examen de l'avis de la Chambre de Commerce  
– Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 8467 Projet de loi relative à la gestion, la conservation, l'accès et la confidentialité des enregistrements des communications de fond et de l'environnement sonore sur les postes de travail des contrôleurs aériens  
- Rapporteur : Madame Mandy Minella  
  
– Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 8335 Projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant  
1° le Code pénal ;  
2° la loi du 5 février 2021 sur les transports publics  
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas  
  
– Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État

<sup>1</sup> Retrouvez la vidéo de la réunion ici : <https://chd.lu/fr/meeting/13950>.

7. 8632 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus  
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen
- Examen de l'avis de la Chambre de Commerce
8. 8637 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés  
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen
- Examen de l'avis de la Chambre de Commerce
9. 8645 Projet de loi relative à la rénovation et à l'extension de l'ancien Lycée technique agricole à Ettelbruck pour les besoins du Lycée technique d'Ettelbruck
- Présentation du projet de loi  
– Désignation d'un rapporteur  
– Examen de l'avis du Conseil d'État  
– Examen des autres avis
10. 8675 Projet de loi portant modification :  
- de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes  
- de la loi modifiée du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie
- Présentation du projet de loi  
– Désignation d'un rapporteur  
– Examen de l'avis du Conseil d'État
11. Divers

\*

Présents : Mme Corinne Cahen, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Marc Hansen, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, M. Charles Weiler, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Francine Closener, M. Paul Galles, M. Michel Lemaire, M. Meris Sehovic, membres de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

M. David Wagner, observateur délégué

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

\*

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

\*

## **1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 23 octobre 2025 et de la réunion du 5 février 2026**

À titre liminaire, Madame la Présidente Corinne Cahen (DP) attire l'attention des membres sur une question d'organisation relative à l'horaire de la commission. Elle explique que, lors des réunions précédentes, les travaux ont été fortement perturbés par la durée prolongée de la Commission de l'Économie. Afin de permettre un déroulement plus serein des travaux, elle a proposé que la réunion débute à 9h45, de manière à laisser à chacun le temps de se préparer avant le début de la réunion.

Elle souligne toutefois que la tenue de la Commission de l'Agriculture immédiatement après la présente réunion peut poser difficulté, notamment en raison du fait que certains membres siègent dans les deux commissions. Elle indique avoir demandé s'il serait possible de décaler légèrement l'horaire de cette commission afin de ménager un court intervalle entre les deux réunions et de permettre des pauses. Elle insiste également sur l'importance que les commissions commencent à l'heure prévue, notamment par respect pour les personnes qui suivent les retransmissions des travaux. Elle précise que la question a été transmise à la Conférence des présidents, qui devrait se pencher sur cette problématique organisationnelle.

Monsieur Gusty Graas (DP) indique comprendre la préoccupation exprimée. Il formule toutefois une remarque d'ordre plus général sur l'organisation des travaux. Selon lui, le fonctionnement était autrefois plus fluide et les horaires des commissions semblaient mieux adaptés. Il estime dès lors qu'il pourrait être utile de réexaminer l'organisation des horaires afin de s'inspirer du mode de fonctionnement qui prévalait auparavant.

S'agissant de sa première législature à la Chambre des Députés, Madame la Présidente ne peut dès lors juger de l'organisation antérieure. Elle indique faire confiance à la Conférence des présidents pour examiner la situation, éventuellement en concertation avec les collaborateurs des commissions, afin d'identifier des solutions permettant un meilleur déroulement des travaux.

La demande visant à décaler d'un quart d'heure les réunions de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (10h15 – 11h45) est dès lors transmise à la Conférence des présidents.

Les projets de procès-verbal de la réunion du 23 octobre 2025 et de la réunion du 5 février 2026 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

## **2. 8605 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction pour l'aménagement de la transversale de Clervaux**

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport, celui-ci est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents le modèle « avec rapport et sans débats » comme temps de parole.

**3. 8553    **Projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne****

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport, celui-ci est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents le modèle « avec rapport et sans débats » comme temps de parole.

**4. 8668    **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire****

Entre-temps, un avis de la Chambre de Commerce du 6 février 2026 est également parvenu. Dans celui-ci, la Chambre de Commerce s'interroge sur le calendrier des acquisitions nécessaires dans le cadre du projet de loi ainsi que sur le coût de celles-ci, tout en approuvant le projet.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents le modèle « de base » comme temps de parole.

**5. 8467    **Projet de loi relative à la gestion, la conservation, l'accès et la confidentialité des enregistrements des communications de fond et de l'environnement sonore sur les postes de travail des contrôleurs aériens****

À la suite d'une brève présentation du projet de rapport, celui-ci est adopté par les membres présents de la commission parlementaire, à l'exception de Monsieur Yves Cruchten (LSAP), qui s'abstient.

La commission parlementaire propose à la Conférence des présidents le modèle « de base » comme temps de parole.

**6. 8335    **Projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant 1° le Code pénal ; 2° la loi du 5 février 2021 sur les transports publics****

La commission parlementaire procède à l'analyse de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 2 décembre 2025.

À titre liminaire, il y a lieu de noter que la commission parlementaire décide de suivre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État dans son avis complémentaire.

**Amendement 1<sup>er</sup> (première série d'amendements) – Article 2**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond.

La commission parlementaire propose d'adapter le point 5° de l'article 2 aux fins de couvrir l'ensemble des agents susceptibles d'être agréés par le ministre, et en particulier des fonctionnaires communaux ou des agents de la CFL.

Par conséquent, la commission parlementaire propose d'amender l'article 2, point 5°, du projet de loi (deuxième série d'amendements) comme suit:

« 5° « agent de service » : toute personne **ayant la qualité de fonctionnaire ou d'employé de l'État, de fonctionnaire ou d'employé communal, toute personne soumise au statut prévu par la loi modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite des employés et ouvriers occupés au service des exploitants des chemins de fer situés sur le territoire du Grand-Duché ou toute personne** engagée par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire aux fins de prestation des services de transports publics ; ».

#### **Amendement 2 (première série d'amendements) – Article 4 du projet de loi (article 3 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond. La commission parlementaire en prend note.

#### **Amendement 3 (première série d'amendements) – Article 6 du projet de loi (supprimé)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate que l'amendement proposé par la commission parlementaire supprime l'article 6 qui entendait renvoyer à un règlement grand-ducal pour la détermination des droits et obligations du personnel de conduite.

Au vu de la suppression de la disposition critiquée, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

#### **Amendement 4 (première série d'amendements) – Article 7 du projet de loi (article 5 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, reprend la proposition de texte de la Haute Corporation, de sorte que l'amendement 4 de la première série d'amendements permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle relative au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, dans sa teneur amendée, le Conseil d'État suggère de supprimer la partie de phrase « à moins que des peines ou des sanctions administratives soient établies par ou en vertu d'une loi ou d'un règlement grand-ducal pour les mêmes manquements ». La Haute Corporation estime que cette précision est en effet superfétatoire, l'amendement 4 de la première série d'amendements ayant supprimé de la liste des comportements administrativement sanctionnables ceux étant déjà pénalement sanctionnés.

La commission parlementaire décide de reprendre cette suggestion du Conseil d'État, ce bout de phrase est effectivement devenu superfétatoire avec la suppression, dans le présent projet de loi, des comportements qui sont déjà pénalement sanctionnés.

Le Conseil d'État constate encore dans son avis complémentaire que le libellé du paragraphe 3, phrase liminaire, est également modifié conformément à la demande faite par lui. L'amendement 4 de la première série d'amendements permet par conséquent à la Haute Corporation de lever son opposition formelle relative au paragraphe 3, phrase liminaire.

La commission parlementaire en prend note.

En ce qui concerne le tableau des infractions figurant au paragraphe 3, le Conseil d'État avait exigé dans son avis, sous peine d'opposition formelle sur le principe du *non bis in idem*, de se borner à prévoir des sanctions administratives uniquement pour des faits qui ne sont pas déjà pénalement sanctionnés.

L'amendement 4 de la première série d'amendements supprime les comportements qui figuraient aux points 14° (mendicité), 15° (fumer ou vapoter dans les moyens de transports publics) et 16° (détérioration des moyens et supports de communication). Le point 8° se trouve être circonscrit aux comportements consistant à cracher ou à souiller les moyens et infrastructures de transport public, leur détérioration ne s'y trouvant plus visée. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État, dans son avis complémentaire, est en mesure de lever son opposition formelle relative au tableau du paragraphe 3, émise sur le fondement du principe *non bis in idem*.

La commission parlementaire en prend note.

Au paragraphe 4, les références aux membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier et aux agents de l'Administration des douanes et accises sont remplacées par des références aux membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative, émise sur le fondement de l'article 115 de la Constitution.

La commission parlementaire en prend note.

#### **Amendement 5 (première série d'amendements) – Article 8 du projet de loi (article 6 nouveau)**

Dans son avis, le Conseil d'État s'y était opposé formellement sur le fondement de l'article 50, paragraphe 3, et de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution en demandant aux auteurs de faire figurer dans la loi les « exigences minimales en matière de volume et de contenu de la formation ainsi que les conditions de réussite à ladite formation, seul le contenu détaillé des formations et épreuves pouvant être déterminé au niveau d'un règlement grand-ducal ». Les « exigences minimales » à faire figurer dans la loi sont à comprendre comme visant les éléments essentiels de la formation. Il ne suffit pas que la loi se borne à prévoir une durée minimale de formation. Pour cette raison, le Conseil d'État s'est opposé formellement au paragraphe 3, phrase liminaire, sur le fondement de l'article 50, paragraphe 3, de la Constitution.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État marque son accord avec la suppression du mot « minimale ». Il estime néanmoins qu'il convient de prévoir au texte en projet une durée maximale de formation. De la même manière et sur le même fondement, au paragraphe 4, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, que le terme « notamment » soit supprimé. Le paragraphe 2 qui prévoit que « la formation est dispensée sous la responsabilité du ministre dans au moins une des langues administratives » est à supprimer selon la Haute Corporation pour être superflète.

La commission parlementaire propose de modifier l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> aux fins de couvrir l'ensemble des agents susceptibles d'être agréés par le ministre, tels que définis à l'article 2, point 5°.

En outre, elle propose de supprimer le paragraphe 2 pour être superfétatoire. La numérotation des paragraphes suivants est à adapter par conséquent.

Au paragraphe 3, il est proposé de supprimer le mot « minimale » fixant la durée de la formation spéciale à seize heures afin de faire droit à la demande du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 2 décembre 2025.

Au point 1° du nouveau paragraphe 2, la commission parlementaire propose de supprimer le bout de phrase « , tels que les dispositions pertinentes de la loi sur les transports publics et des règlements d'exécution y relatifs ainsi que les articles pertinents du Code pénal » parce que, selon la Haute Corporation, une énonciation d'exemples après les mots « tels que » est sans apport normatif.

Par conséquent, la commission parlementaire propose d'amender l'article 6, paragraphes 1<sup>er</sup> à 3, du projet de loi (deuxième série d'amendements) comme suit:

« (1) Le ministre peut agréer des agents qui sont engagés par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire définis à l'article 2, point 5°, aux fins de prestation des services de transports publics sous un statut de droit public.

Pour être agréé, l'agent de service accomplit et réussit avec au moins la moitié des points une formation spéciale.

**(2) Cette formation est dispensée sous la responsabilité du ministre dans au moins une des langues administratives.**

**(3 2)** La durée minimale de la formation spéciale est fixée à seize heures. Elle porte sur les matières suivantes :

- 1° le cadre légal de l'intervention des agents agréés, tels que les dispositions pertinentes de la loi sur les transports publics et des règlements d'exécution y relatifs ainsi que les articles pertinents du Code pénal ;
- 2° la prévention des agressions et la gestion de conflits :
  - a) les sources potentielles de conflit ;
  - b) la conséquence d'une gestion inadaptée des conflits ;
  - c) les techniques relationnelles pour désamorcer les tensions ;
- 3° la structure tarifaire nationale et particulière ;
- 4° l'organisation des transports publics ;
- 5° les notions élémentaires de premiers secours. ».

Par ailleurs, au paragraphe 4 (devenant le paragraphe 3 nouveau), la commission parlementaire décide de supprimer le mot « notamment » afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle prononcée.

#### **Amendement 6 (première série d'amendements) – Article 9 du projet de loi (article 7 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond. La commission parlementaire en prend note.

#### **Amendement 7 (première série d'amendements) – Article 11 du projet de loi (article 9 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond. La commission parlementaire en prend note.

**Amendement 8 (première série d'amendements) – Article 12 du projet de loi (article 10 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond. La commission parlementaire en prend note.

**Amendement 9 (première série d'amendements) – Article 13 du projet de loi (article 11 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéas 2 et 3, les références aux membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier et aux agents de l'Administration des douanes et accises sont remplacées par des références aux membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative, émise sur le fondement de l'article 115 de la Constitution.

La commission parlementaire en prend note.

**Amendement 10 (première série d'amendements) – Article 14 du projet de loi (article 12 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond. La commission parlementaire en prend note.

**Amendement 11 (première série d'amendements) – Article 15 du projet de loi (article 13 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, au vu du renvoi précis aux membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, il est en mesure de lever son opposition formelle émise sur le fondement de l'article 115 de la Constitution. Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, reprend de manière littérale les propositions de texte formulées par le Conseil d'État, de sorte que celui-ci peut lever son opposition formelle émise sur le fondement de l'article 19 de la Constitution.

La commission parlementaire en prend note.

**Amendement 12 (première série d'amendements) – Article 21 du projet de loi (article 19 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) pose une question de précision concernant les modalités d'accès aux images. Il souhaite savoir si la Police demeure l'unique autorité habilitée à y accéder ou si, dans certaines situations — par exemple en cas de vol d'un portefeuille dans un train ou un tram — la société de sécurité peut également consulter ces images afin d'apporter une aide rapide. Il évoque l'hypothèse où l'incident ne concerne pas nécessairement le contrôleur, mais implique néanmoins un vol, ou tout autre événement nécessitant une intervention rapide.

Le représentant du ministère précise que la consultation des images relève systématiquement de la Police. Il souligne que le dispositif est spécifiquement prévu pour les situations dans lesquelles une infraction est suspectée ou constatée. Dans ce cadre, il est clairement établi que seule la Police est habilitée à visionner les images et à établir un constat.

Monsieur Marc Goergen en déduit que, dans un cas tel qu'un vol de portefeuille, la personne concernée doit se rendre auprès de la Police afin de déposer plainte, après quoi celle-ci pourra demander l'accès aux images nécessaires à l'enquête.

La commission parlementaire décide d'ajouter au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 19 du projet de loi un nouveau point 6°, prévoyant une finalité supplémentaire de la vidéosurveillance dans le cadre de litiges.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 19, paragraphe 1<sup>er</sup>, du projet de loi (deuxième série d'amendements) comme suit :

1° Au point 5°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

2° À la suite du point 5°, il est inséré un point 6° nouveau, libellé comme suit :

**« 6° d'aider à la résolution de litige entre les opérateurs de transports publics, les voyageurs, les usagers ou les tiers, notamment pour écarter ou constater la responsabilité des parties. ».**

#### **Amendement 13 (première série d'amendements) – Article 22 du projet de loi (article 20 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État constate que le paragraphe 1<sup>er</sup> désigne le responsable du traitement, ce qui lui permet de lever son opposition formelle.

Le Conseil d'État demande encore de préciser la terminologie employée au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, en visant les « opérateurs de transport public ».

La commission parlementaire décide de suivre cette demande du Conseil d'État.

Le Conseil d'État relève que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 6, prévoit une transmission à la Police grand-ducale de « l'avis positif » du ministre et que l'alinéa 7 prévoit une obligation de motivation de l'avis négatif. À ces deux alinéas, l'emploi du terme « avis » en ce qui concerne une décision du ministre constitue une incohérence, source d'insécurité juridique, à laquelle le Conseil d'État doit s'opposer formellement. Il peut se montrer d'accord à l'alinéa 6 avec une formule qui vise la notification « de la copie de la décision positive » aux services de la Police grand-ducale.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de remplacer les mots « l'avis positif » par les mots « la copie de la décision positive ».

La Haute Corporation demande par ailleurs la suppression de l'alinéa 7, l'obligation de motiver la décision découlant à suffisance des règles de la procédure administrative non contentieuse.

Par conséquent, la commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer l'alinéa 7 du paragraphe 1<sup>er</sup> en corrélation avec les règles de la procédure administrative non contentieuse, à savoir ici le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes.

#### **Amendement 14 (première série d'amendements) – Article 23 du projet de loi (article 21 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond. La commission parlementaire en prend note.

**Amendement 15 (première série d'amendements) – Article 24 du projet de loi (article 22 nouveau)**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond. La commission parlementaire en prend note.

**Amendement 16 (première série d'amendements) – Article 23 nouveau**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond. La commission parlementaire en prend note.

**Article 24**

Le représentant du ministère rappelle qu'il avait initialement été proposé d'adapter le Code pénal afin de préciser que deux infractions visent explicitement les agents de service agréés. Toutefois, le ministère de la Justice a fait observer, à juste titre, qu'il est le garant de la cohérence des codes, notamment du Code pénal et du Code civil.

Dans ce contexte, le ministère de la Justice prépare actuellement un projet de loi visant à introduire les modifications nécessaires dans ce sens. Dès lors, la proposition de texte se limite à reprendre la situation déjà prévue dans le droit en vigueur, en renvoyant simplement aux deux articles concernés du Code pénal. Il ne s'agit donc pas de modifier le contenu de ces dispositions, mais uniquement d'y faire référence.

Monsieur Marc Goergen pose une question en lien avec le débat actuel sur la sécurité dans les transports publics, notamment à la suite d'un incident tragique survenu en Allemagne. Il indique que ce débat porte également sur l'éventuelle utilisation de caméras corporelles (« bodycams ») par les contrôleurs afin d'assurer leur protection. Dans ce contexte, il souhaite savoir si le projet de loi prévoit déjà une ouverture permettant l'introduction de tels dispositifs, sans préjuger d'une éventuelle décision future en ce sens, ou si une modification législative supplémentaire serait nécessaire.

Le représentant du ministère répond que cette possibilité n'est pas explicitement prévue dans le texte actuel. Il précise que l'introduction de caméras corporelles nécessiterait une modification de la loi. En effet, l'article 19 définit de manière relativement précise la vidéosurveillance comme l'installation de caméras à bord des moyens de transport. Assimiler les caméras corporelles à cette définition supposerait une interprétation extensive. Par prudence, il estime donc qu'il serait préférable d'adapter explicitement le texte législatif si une telle mesure devait être envisagée.

Monsieur Yves Cruchten rappelle encore les discussions antérieures relatives au système BMS et, plus largement, à la vidéosurveillance dans les transports publics. Il souligne qu'un grand nombre de caméras est déjà installé dans les gares et que le projet de loi vise désormais à établir la base légale pour la vidéosurveillance à bord des trains, des bus et d'autres moyens de transport. Il relève toutefois la difficulté pratique de surveiller en permanence un nombre très élevé de caméras, évoquant l'exemple de plusieurs milliers d'appareils. Cette question est, selon lui, étroitement liée au sentiment de sécurité de la population.

Dans ce contexte, il mentionne l'exemple de la ville de Brême, confrontée à des problématiques similaires de violences et de dégradations. Les autorités locales y auraient lancé un projet recourant à l'intelligence artificielle afin d'assister la surveillance des images issues de milliers de caméras. Le système permettrait de détecter automatiquement des situations potentiellement problématiques et de générer une alerte, laquelle serait ensuite

examinée par un opérateur humain. L'opérateur s'interroge dès lors sur l'opportunité d'examiner un projet comparable, dans la mesure où l'intelligence artificielle pourrait contribuer à résoudre la difficulté de surveiller simultanément un très grand nombre d'écrans. Il demande si une telle réflexion est déjà en cours ou s'il serait opportun d'étudier plus en détail cette piste.

Madame la Présidente Corinne Cahen indique partager cette analyse. Elle précise toutefois qu'à la suite d'un échange récent avec la Police, celle-ci lui a indiqué ne pas recourir actuellement à l'intelligence artificielle dans le cadre de la gestion des installations de caméras. Elle suggère dès lors que toute initiative en la matière devrait être examinée en concertation, probablement avec le ministère de l'Intérieur, notamment dans la perspective d'un éventuel projet pilote.

Le représentant du ministère répond que cette question n'a pas encore fait l'objet d'une analyse approfondie, mais qu'elle pourrait être examinée. Il estime qu'une réflexion devrait effectivement être menée en coordination avec le ministère de l'Intérieur afin de déterminer les modalités éventuelles d'un tel dispositif. Il rappelle néanmoins que l'objectif principal du projet de loi demeure le renforcement visible de la sécurité par la présence d'agents habilités à circuler dans les transports publics et disposant de compétences spécifiques. Cette présence contribue déjà à améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité, comme c'est notamment le cas dans le tramway, où des agents sont déjà présents, bien que leurs compétences soient actuellement plus limitées.

À titre complémentaire, il est souligné que les technologies d'intelligence artificielle peuvent constituer des outils utiles, mais qu'elles comportent également certaines limites et peuvent parfois produire des résultats erronés. Dans ce contexte, des échanges avec les autorités des pays voisins sont prévus afin de partager les bonnes pratiques en matière de sécurité et de surveillance. La question de l'intelligence artificielle fera vraisemblablement partie de ces discussions, l'objectif étant de rester à jour quant aux évolutions technologiques. Il est rappelé enfin que les ressources humaines disponibles ne permettent pas de surveiller en permanence un très grand nombre de caméras et que tout outil susceptible d'apporter un soutien efficace dans ce domaine mérite d'être examiné.

Madame Corinne Cahen conclut en soulignant que, dans un tel système, le risque d'erreur demeure limité dans la mesure où l'intelligence artificielle ne ferait que signaler des situations potentiellement problématiques, lesquelles seraient ensuite vérifiées par une personne. Elle estime dès lors qu'il convient de suivre de près l'évolution de ces nouvelles technologies et de poursuivre la réflexion en ce sens.

La commission parlementaire propose finalement de remplacer l'article 24 par la disposition suivante : « Les articles 269 et 276 du Code pénal sont applicables aux agents visés à l'article 2, points 5° et 6°, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions. ».

Cette modification vise à étendre le champ d'application des articles 269 et 276 du Code pénal afin de renforcer l'arsenal législatif contre les violences faites aux agents de service et aux agents de service agréés.

Par conséquent, la commission parlementaire propose également d'adapter l'intitulé de l'article 24 comme suit : « Applicabilité du Code pénal ».

À noter que cet amendement entraîne également l'adaptation de l'intitulé du projet de loi.

L'article 24, tel qu'il est actuellement proposé de le formuler, ne constitue plus une « disposition modificative ». Il y a, dès lors, lieu d'adapter l'intitulé du chapitre 7, le mot « modificatives » devant être mis au singulier.

L'article 24 du projet de loi est par conséquent amendé (deuxième série d'amendements) comme suit :

« **Art. 24. Modification Applicabilité du Code pénal**

**Le Code pénal est modifié comme suit :**

**1° À l'article 269, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi [...], » sont insérés entre les mots « les officiers ou agents de la Police administrative ou judiciaire, » et les mots « agissant pour l'exécution des lois » ;**

**2° À l'article 276, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi [...], » sont insérés entre les mots « un agent dépositaire de l'autorité ou de la force publique » et les mots « ou contre toute autre personne ayant un caractère public ».**

**Les articles 269 et 276 du Code pénal sont applicables aux agents visés à l'article 2, points 5° et 6°, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions. ».**

En ce qui concerne l'intitulé, l'amendement 4 relatif à l'article 24 entraîne la suppression du point 1°. Par conséquent, l'intitulé prend la teneur suivante :

« **Projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant** »

**1° le Code pénal ;**

**2° la loi du 5 février 2021 sur les transports publics ».**

Il est retenu qu'une seconde lettre d'amendement est à préparer et à faire parvenir au Conseil d'État.

**7. 8632 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus**

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis de la Chambre de Commerce.

Bien qu'elle n'ait pas de commentaires quant au fond, la Chambre de Commerce relève une différence de prix entre les accords-cadres du transport scolaire classique et les dépenses liées à la région sud. Selon ses calculs, le coût par kilomètre dans la région sud serait 3,7 fois plus élevé que celui du transport scolaire classique.

Elle regrette l'absence d'explications sur cette disparité dans le projet de loi.

Le représentant du ministère précise que cette différence s'explique en partie par la durée limitée du marché, actuellement garantie seulement jusqu'en 2027, ce qui rend la planification à long terme plus difficile pour les opérateurs. Il précise que ces lignes seront ultérieurement intégrées dans le marché national global du transport scolaire, ce qui devrait alors conduire à un rééquilibrage des prix.

Monsieur Marc Goergen relève que, selon l'avis de la Chambre de Commerce, les coûts seraient environ 3,7 fois plus élevés que dans d'autres régions. Il exprime des doutes quant à une éventuelle diminution ultérieure des prix et s'interroge sur les raisons concrètes de cette

différence, notamment au regard du prix au kilomètre par rapport aux services précédemment assurés par le TICE. Il demande également quelles entreprises ont obtenu les marchés concernés.

Le représentant du ministère répond que les lignes ont été attribuées dans le cadre de deux lots à des entreprises de transport déjà actives dans le secteur, telles que Emile Weber ou Sales Lentz. Il précise que les informations relatives aux coûts appliqués auparavant par le TICE ne sont pas disponibles, tandis que les prix actuels résultent d'une procédure officielle de marché public dans le cadre d'un accord-cadre.

En ce qui concerne le niveau des prix, le représentant du ministère explique que l'analyse effectuée par le ministère met en évidence un nombre particulièrement élevé d'arrêts dans le sud du pays. Bien que la rémunération soit calculée sur la base d'un prix au kilomètre, la durée des trajets s'allonge en raison de ces arrêts plus fréquents, ce qui implique un temps d'exploitation plus long pour les bus et les chauffeurs. Ces éléments sont intégrés par les opérateurs dans leurs calculs de coûts.

Monsieur Marc Goergen estime que certaines zones urbaines, comme la ville de Luxembourg, présentent également un nombre important d'arrêts.

Le représentant du ministère souligne à cet égard que les conditions d'exploitation peuvent varier selon les régions et rappelle que le marché actuel s'inscrit dans une phase transitoire. Les entreprises doivent en effet tenir compte de l'incertitude liée à la durée limitée du contrat, ce qui peut influencer leurs offres, notamment en raison des investissements nécessaires et du recrutement de personnel.

Enfin, le représentant du ministère ajoute que la comparaison avec les contrats antérieurs doit également être nuancée, dans la mesure où plusieurs facteurs ont entraîné une hausse générale des coûts au cours des dernières années, notamment l'augmentation des prix de l'énergie et d'autres charges d'exploitation. Ces éléments doivent donc être pris en considération dans l'analyse des différences de prix observées.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de commission parlementaire.

## **8. 8637 Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés**

À titre liminaire, avant de procéder à l'examen de l'avis de la Chambre de Commerce, Madame la Présidente-Rapporteur informe la commission qu'à la suite de la demande de Monsieur Yves Cruchten relative à la transmission de tableaux, le ministère a également apporté les informations y afférentes.

Le représentant du ministère propose tout d'abord de présenter brièvement les chiffres établis par l'administration. Il explique que l'objectif était de permettre une comparaison entre différents types de services de transports, à savoir le RGTR classique, le transport scolaire classique ainsi que les services Mobibus et Mobibus Job. Il précise que, dans le cas du Mobibus, les bénéficiaires et les trajets sont connus à l'avance, tandis que, dans le réseau

RGTR, il est plus difficile d'identifier précisément les déplacements individuels des passagers. Les calculs reposent donc principalement sur des données statistiques collectées au moyen de dispositifs de comptage des passagers. Sur cette base, le ministère a établi un coût moyen par trajet pour l'année 2025 dans les différents réseaux. Celui-ci s'élève à 7,32 euros pour le RGTR classique, à 12,9 euros pour le transport scolaire classique, à 70,16 euros pour un trajet Mobibus et à 287,83 euros pour un trajet Mobibus Job, ce dernier étant destiné au transport spécifique de personnes vers leur lieu de travail.

Monsieur Yves Cruchten souligne que ces services visent à permettre à des personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports publics ordinaires de se rendre à l'école ou au travail et qu'il est légitime que la collectivité consacre des moyens à cet objectif. Il se déclare toutefois surpris par l'ampleur des coûts évoqués. Il relève notamment que, selon les données figurant dans l'exposé des motifs du projet de loi, le transport d'une personne vers son lieu de travail et son retour représenterait environ 150 000 euros par an pour l'État. Il estime dès lors nécessaire d'obtenir des explications détaillées sur la manière dont ce montant est calculé avant que la commission ne se prononce sur le projet de loi.

Madame la Présidente-Rapporteur indique que le ministère de la Mobilité et des Travaux publics intervient principalement comme exécutant pour le compte du ministère de la Famille. Elle estime dès lors que des explications complémentaires pourraient utilement être sollicitées auprès de ce dernier, éventuellement dans le cadre d'une réunion conjointe entre les deux commissions parlementaires. Elle rappelle que ces services impliquent souvent des véhicules adaptés, du personnel d'accompagnement et des besoins spécifiques, ce qui peut expliquer en partie le niveau élevé des coûts. Elle souligne également l'importance politique de garantir la participation de toutes les personnes à la vie sociale et professionnelle.

Monsieur Marc Goergen fait cependant remarquer qu'il convient de distinguer cette volonté politique du niveau des prix facturés par les entreprises privées. Il estime que le montant évoqué, soit environ 150 000 euros par personne et par an, paraît particulièrement élevé et souhaite obtenir davantage d'informations sur les entreprises ayant participé à l'appel d'offres ainsi que sur l'attribution du marché.

Le représentant du ministère rappelle que les montants évoqués reposent sur une procédure officielle de marché public. Les prix correspondent aux offres soumises par les entreprises dans le cadre de cet appel d'offres, sur la base d'une estimation préalable des coûts potentiels.

Monsieur Yves Cruchten précise qu'il ne souhaite pas mettre en cause d'éventuels abus de la part d'entreprises privées, mais il souhaite avant tout comprendre comment le montant annuel de 150 000 euros par personne est établi et si le modèle actuel constitue la solution la plus appropriée. Il estime qu'il serait utile d'examiner en détail la structure de ces coûts et, le cas échéant, d'évaluer l'existence d'alternatives éventuellement moins onéreuses.

Il est retenu que ces informations seront transmises aux membres de la commission afin de permettre une discussion ultérieure avant l'adoption du rapport.

Monsieur Marc Goergen demande encore combien d'entreprises ont participé à l'appel d'offres et laquelle a finalement obtenu le marché. Le représentant du ministère indique ne pas disposer immédiatement du détail précis, mais précise que les principales entreprises de transport déjà actives dans le secteur ont participé à la procédure, certaines prestations étant également exécutées par des sous-traitants.

En conclusion, Madame la Présidente-Rapporteur propose que le ministère transmette les informations demandées dans les meilleurs délais. Celles-ci seront communiquées aux

membres de la commission, après quoi la question pourra être examinée à nouveau avant la finalisation du rapport.

## **9. 8645 Projet de loi relative à la rénovation et à l'extension de l'ancien Lycée technique agricole à Ettelbruck pour les besoins du Lycée technique d'Ettelbruck**

À titre liminaire, Monsieur Marc Hansen (DP) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint annexée à la présente.

Le projet concerne la rénovation et l'extension du site de l'ancien Lycée technique agricole (LTA) à Ettelbruck afin de répondre à la forte augmentation du nombre d'élèves du Lycée technique d'Ettelbruck (LTEtt). Le bâtiment initial du LTEtt avait été conçu pour accueillir environ 1 000 élèves, mais les infrastructures existantes ne permettent plus aujourd'hui de répondre aux besoins actuels de l'établissement.

Suite au déménagement du LTA vers son nouveau site à Gilsdorf, il a été décidé d'affecter l'ancien site au LTEtt. Celui-ci comprend plusieurs bâtiments existants, notamment le bâtiment principal de l'ancien LTA et le bâtiment de l'Administration des services techniques de l'agriculture (ASTA), classés monument national depuis 2022, ainsi que des structures annexes telles que des ateliers et des serres. Afin de limiter les perturbations du fonctionnement scolaire et de simplifier la réalisation du projet, l'ensemble du projet d'aménagement a été divisé en deux phases.

La première phase, qui fait l'objet du présent projet, concerne la partie nord de l'avenue Salentiny et prévoit la rénovation et l'extension de l'ancien site du LTA. L'objectif est de créer un campus scolaire cohérent et largement libéré de la circulation automobile, intégrant également le bâtiment de l'École Nationale de Santé (ENSA). Les bâtiments existants seront mis en conformité et feront l'objet d'une rénovation énergétique, tandis que de nouvelles infrastructures seront construites pour compléter les structures manquantes.

Le programme de construction prévoit une capacité d'accueil d'environ 1 240 élèves. Il comprend notamment 65 salles de classe, 28 salles spécialisées, des espaces administratifs et d'encadrement, une cuisine de production, une cantine pouvant également servir de salle polyvalente, ainsi qu'une salle de sport composée de quatre unités et deux salles multifonctionnelles. Les aménagements extérieurs comprennent des cours de récréation, des installations sportives extérieures, des espaces verts, une aire de stationnement pour vélos et des parkings.

Une attention particulière est portée à la préservation du patrimoine bâti. Les bâtiments historiques du LTA et de l'ASTA seront conservés et adaptés aux normes actuelles, tout en respectant leurs caractéristiques architecturales. Certaines structures existantes, comme l'ancienne cantine, les serres et le bâtiment d'ateliers, seront toutefois démolies afin de permettre la construction d'un nouveau bâtiment implanté le long de la colline au nord. .

Le projet accorde également une importance majeure aux aspects environnementaux et énergétiques. Les bâtiments seront conçus pour atteindre une haute efficacité énergétique grâce notamment à une isolation renforcée, au remplacement des fenêtres par du triple vitrage et à l'installation de protections solaires extérieures. Les nouvelles constructions seront équipées de panneaux photovoltaïques et d'une pompe à chaleur géothermique réversible. Les toitures et les aménagements extérieurs contribueront à améliorer la biodiversité et à

réduire l'imperméabilisation des sols. L'eau de pluie sera récupérée et réutilisée pour certains usages techniques.

Le site se situe à environ 800 mètres de la gare d'Ettelbruck et sera rendu plus accessible grâce à l'aménagement de cheminements piétons et d'une piste cyclable longeant le campus. Un terrain sportif multifonctionnel avec piste d'athlétisme sera également aménagé.

La surface brute totale du projet est estimée à environ 36 700 m<sup>2</sup> pour un volume brut d'environ 174 000 m<sup>3</sup>. Le coût de construction s'élève à environ 165 millions d'euros, auxquels s'ajoutent les travaux préparatoires, les aménagements extérieurs ainsi que les équipements spéciaux et le mobilier, portant le coût total des travaux et équipements à 188,5 millions d'euros. En incluant les frais annexes, les honoraires et la TVA, le coût total du projet est estimé à environ 293,5 millions d'euros.

Compte tenu de la surface limitée du site et de la complexité des interventions sur des bâtiments existants, le chantier devra être soigneusement planifié afin de garantir le bon déroulement des travaux et de limiter les perturbations pour les activités scolaires.

Pour ce qui est des avis, le texte du projet de loi n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son avis du 19 décembre 2025.

La Chambre de Commerce, dans son avis du 2 février 2026, salue le projet visant à moderniser l'un des plus grands lycées du pays, en cohérence avec le développement de la Nordstad et le Plan directeur sectoriel « lycées ». Elle apprécie également les efforts en matière de durabilité, notamment l'utilisation d'énergies renouvelables, l'amélioration de la performance énergétique et la promotion de la mobilité douce. Elle s'interroge toutefois sur la capacité prévue de 1 900 élèves, jugée potentiellement insuffisante, et regrette l'absence de ventilation détaillée des coûts dans la fiche financière. Sous réserve de la prise en compte de ces observations, elle approuve le projet de loi.

Pour ce qui est de la capacité d'accueil prévue pour les élèves, il est expliqué que le campus scolaire, situé à proximité de l'ENSA, exploite déjà au maximum les capacités possibles du site tout en respectant les normes en vigueur et les exigences de conformité.

Enfin, concernant la demande d'une ventilation plus détaillée des coûts dans la fiche financière, il est indiqué qu'il est difficile de fournir à ce stade une répartition plus précise, les montants étant susceptibles d'évoluer au cours du projet en fonction des soumissions et des conditions du marché.

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

Monsieur Marc Hansen s'enquiert du calendrier du projet, notamment de la date de début des travaux et de l'achèvement du chantier.

Le représentant du ministère indique que, sous réserve de l'adoption du projet de loi, les travaux pourraient débuter début 2027. Les nouvelles constructions et les travaux de rénovation devraient être menés en parallèle, même si les nouvelles constructions pourraient être achevées plus rapidement. L'objectif est de finaliser l'ensemble du projet sur le site d'ici 2032, avant d'entamer une seconde phase de travaux concernant la rénovation du site principal, dont l'achèvement est actuellement estimé à l'horizon 2036.

Monsieur Charles Weiler (CSV) se félicite du projet, qu'il considère comme important pour Ettelbruck et la Nordstad. Il salue en particulier la conception des infrastructures sportives, qui devraient pouvoir être utilisées non seulement par les élèves, mais également par les associations sportives locales.

Monsieur Emile Eicher (CSV) soulève la question de l'impact du projet sur la circulation, en particulier sur la route principale menant à la clinique d'Ettelbruck. Il indique que des embouteillages se produisent déjà régulièrement sur cet axe et craint que cela n'entrave la circulation des ambulances se rendant à l'hôpital.

Le représentant du ministère répond que cet aspect a été pris en considération dans la planification du projet. Des aménagements sont prévus pour favoriser l'accès au site par les transports publics et la mobilité douce, notamment par l'installation d'arrêts de bus adaptés et la création d'une piste cyclable. Le nombre de places de stationnement sur le site sera par ailleurs limité afin d'encourager l'utilisation des transports publics et de réduire le trafic automobile, précisément afin d'éviter des situations où les ambulances seraient bloquées dans les embouteillages.

**10. 8675    Projet de loi portant modification : - de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes - de la loi modifiée du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie**

À titre liminaire, Madame Corinne Cahen est désignée rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 8675<sup>0</sup>.

Le représentant du ministère explique que le projet de loi vise à autoriser l'installation de modules photovoltaïques dans la zone non aedificandi (ZNA) le long des autoroutes, c'est-à-dire une bande de 25 mètres de chaque côté des autoroutes où les constructions sont actuellement interdites par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Cette modification législative s'inscrit dans la politique gouvernementale de développement des énergies renouvelables, afin de contribuer aux objectifs du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat et de réduire la dépendance énergétique, notamment du gaz importé.

Une étude réalisée avec le ministère de l'Économie a identifié un potentiel théorique d'environ 109 MW dans la bande de 25 mètres le long des autoroutes. En élargissant l'analyse à une bande de 100 mètres, le potentiel total pourrait atteindre environ 820 MW. Le représentant souligne toutefois qu'il s'agit d'un potentiel théorique, les terrains étant soumis à diverses contraintes, notamment liées à la propriété foncière ou à leur exploitation agricole.

Il rappelle également que la ZNA reste un instrument important pour l'aménagement du territoire et la sécurité routière. Elle permet notamment de préserver des réserves pour de futures extensions des autoroutes, de garantir les conditions de visibilité et de planifier de manière cohérente les infrastructures de mobilité et l'aménagement du territoire.

Le projet de loi prévoit donc d'autoriser uniquement des installations photovoltaïques mobiles et sans fondations permanentes, afin qu'elles puissent être retirées rapidement si l'espace devait être nécessaire pour des travaux futurs sur les infrastructures routières.

Enfin, le projet implique également une adaptation de la loi modifiée du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie, car toute installation dans cette zone devra être autorisée par le ministère compétent. Les conditions précises d'autorisation devraient être définies ultérieurement, notamment par voie de règlement ministériel.

Pour ce qui est de l'avis du Conseil d'État du 3 février 2026, ce dernier constate que la modification préconisée constitue une dérogation substantielle à la vocation première de ces ZNA, lesquelles sont traditionnellement destinées à garantir la sécurité routière, la visibilité et la préservation des infrastructures. Le commentaire des articles reste toutefois muet tant sur les critères techniques garantissant l'absence d'impact sur la sécurité routière que sur les modalités d'appréciation de la compatibilité de telles installations avec la finalité de ces bandes.

Le représentant du ministère précise à cet égard que le projet de loi prévoit également une adaptation de la loi relative aux permissions de voirie, laquelle fixera les conditions applicables à ces installations. Des réflexions sont actuellement en cours afin de définir ces critères, qui devraient par la suite être formalisés dans un règlement ministériel.

Le Conseil d'État s'interroge encore sur les raisons qui amènent les auteurs à introduire des définitions de notions qui ne sont pas reprises au texte de la loi modifiée du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie qu'il s'agit de modifier.

À la suite de cette observation, la commission parlementaire décide de supprimer l'article 2 du projet de loi en raison des interrogations soulevées quant à la pertinence et à la nécessité de maintenir cet article.

Suite à la suppression de l'article 2, l'article subséquent est renuméroté en conséquence.

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

Madame Corinne Cahen, Présidente-Rapporteur, souhaite clarifier que le projet de loi vise uniquement à adapter le cadre légal afin de permettre, à l'avenir, l'installation éventuelle de panneaux photovoltaïques le long des autoroutes. Elle souligne qu'il ne s'agit pas encore d'un projet concret d'installation et que des questions plus techniques — notamment concernant le stockage de l'électricité ou l'utilisation de batteries — se poseraient uniquement à un stade ultérieur.

Le représentant du ministère confirme que l'objectif du projet de loi est effectivement de poser le cadre juridique permettant le développement futur de tels projets. Il précise que des projets pourront ensuite être développés, notamment par le biais d'appels d'offres auxquels des acteurs intéressés pourront répondre. Il cite à titre d'exemple un projet agrivoltaïque à Colmar-Berg, où l'exploitation du potentiel situé dans la ZNA n'a pas encore pu être envisagée faute de base légale. Une fois la loi adoptée, les futurs appels à projets pourront également inclure ces espaces.

Enfin, il indique que pour les aspects plus techniques liés aux installations photovoltaïques, tels que les batteries ou les modalités d'exploitation, le ministre de l'Énergie et de l'Économie serait disposé à venir fournir des explications plus détaillées si nécessaire.

Monsieur Yves Cruchten souligne qu'au Luxembourg la production d'électricité photovoltaïque s'élève actuellement à environ 700 MW par an. Dans ce contexte, le potentiel théorique estimé à 100 MW dans les ZNA le long des autoroutes apparaît particulièrement intéressant. Il salue que ce type d'installation ne compromettrait pas d'éventuels projets futurs d'extension des infrastructures routières.

Il s'interroge toutefois sur la part de ce potentiel théorique qui pourrait être effectivement réalisée. En effet, plusieurs facteurs doivent être pris en compte, notamment la propriété des terrains, la disponibilité des infrastructures de raccordement au réseau électrique ainsi que les usages actuels des surfaces concernées. Il souhaite dès lors savoir quelle proportion de

ces 100 MW pourrait être considérée comme réaliste et concrètement exploitable, éventuellement exprimée en pourcentage.

Le représentant du ministère précise que les 100 MW correspondent à une estimation théorique du potentiel. L'objectif du projet de loi est précisément de créer le cadre juridique permettant l'exploitation de ce potentiel, ce qui répond également à une demande exprimée par plusieurs acteurs dans le contexte de l'accélération du développement des énergies renouvelables.

Il indique toutefois que des analyses complémentaires sont en cours, en collaboration avec plusieurs ministères et administrations concernés, afin d'identifier plus précisément les surfaces réellement exploitables. Ces analyses portent notamment sur la propriété des terrains, l'existence éventuelle de contrats de bail, ainsi que sur les usages agricoles actuels et les possibilités d'intégrer des solutions d'agrivoltaïsme.

À ce stade, il n'est pas encore possible d'avancer un pourcentage précis du potentiel effectivement réalisable, dans la mesure où plusieurs paramètres, notamment économiques et techniques, doivent encore être évalués.

Reformulant sa question, Monsieur Cruchten demande s'il serait possible d'identifier la part des terrains étudiés appartenant à l'État et n'étant actuellement pas utilisés à d'autres fins, ce qui permettrait déjà d'obtenir une indication plus concrète du potentiel exploitable.

Le représentant du ministère répond que ces analyses sont en cours, notamment en collaboration avec le ministère des Finances, chargé de la gestion des terrains appartenant à l'État, afin d'identifier les parcelles concernées et d'examiner leur situation contractuelle.

Monsieur Marc Goergen se félicite de l'évolution de la position gouvernementale sur ce dossier. Il rappelle que, sous le précédent ministre, les installations photovoltaïques le long des autoroutes avaient été rejetées. Il salue donc l'ouverture actuelle, qui permet désormais de créer un cadre réglementaire autorisant ce type de projets.

Madame la Présidente-Rapporteur rappelle également l'importance du caractère amovible des installations, afin de garantir qu'elles puissent être démontées en cas d'élargissement futur des autoroutes.

Enfin, Monsieur Marc Hansen exprime également son soutien à cette initiative. Selon lui, toute augmentation de la production d'énergie renouvelable constitue une contribution positive à la transition énergétique. Il estime dès lors qu'il est essentiel d'ouvrir dès à présent la voie à ce type de projets et de soutenir les initiatives visant à renforcer la production d'électricité verte au Luxembourg.

Il est retenu qu'une lettre d'amendement est à préparer et à faire parvenir au Conseil d'État.

## **11. Divers**

Aucun point divers n'est relevé.

\*

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

Annexe : Projet de loi 8645 Présentation PowerPoint

## Projet de loi n°8335

relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant :

**1° le Code pénal ;**

**2° la loi du 5 février 2021 sur les transports publics**

Projet de loi initial	Texte suite à Avis CE n° 61.709 du 25 février 2025 <i>(ancienne colonne amendements parlementaires)</i>	Avis complémentaire du CE n° 61.709 du 2 décembre 2025	Amendements suite à Avis complémentaire CE n° 61.709	Commentaires
			Projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant : <b><u>1° le Code pénal ;</u></b> <b><u>2°</u> la loi du 5 février 2021 sur les transports publics</b>	Adaptation de l'intitulé Cf commentaire article 24
<b>Chapitre 1<sup>er</sup> – Champ d'application et définitions</b>				
<p><b>Art. 2. Définitions</b> Au sens de la présente loi, on entend par :</p> <p>1° « gare ferroviaire » : tout bâtiment servant d'enceinte pour accueillir les voyageurs de trains et conçu pour regrouper toutes les fonctions axées sur l'accès au train, dont l'information sur le voyage, l'achat des titres de transport, ainsi que divers services commerciaux, les quais et toutes les parties de ces édifices et leurs dépendances et espaces connexes accessibles au public ;</p> <p>2° « gare routière » : ensemble de voies et de places publiques qui est réservé à la circulation, à l'arrêt et au stationnement des véhicules des services de transports publics, des véhicules effectuant le ramassage scolaire et, pour autant que l'ensemble comporte des emplacements de stationnement réservés à cette fin, des taxis ainsi qu'à la circulation des piétons, et qui est signalé comme tel ;</p> <p>3° « gare de transbordement » : lieu ou espace d'articulation des réseaux de transports publics qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs ;</p> <p>4° « point d'arrêt » : tout aménagement particulier, marqué comme tel, sur une voie de circulation ou sur un quai où les services de transports publics s'arrêtent pour permettre aux usagers des transports publics de monter ou de descendre du moyen de transports publics ;</p> <p>5° « agent de service » : toute personne employée aux fins de prestation des services de transports publics ;</p> <p>6° « agent de service agréé » : tout agent de service agréé par le ministre conformément à l'article 8 ;</p> <p>7° « usager » : toute personne qui se trouve dans un moyen de transports publics ou une infrastructure des transports publics ;</p>	<p><b>Art. 2. Définitions</b> Pour l'application de la présente loi, on entend par :</p> <p>(...)</p> <p>5° « agent de service » : <b><u>« toute personne employée engagée par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire aux fins de prestation des services de transports publics ;</u></b></p>	Sans observation.	<p>5° « agent de service » : toute personne <b><u>ayant la qualité de fonctionnaire ou d'employé de l'État, de fonctionnaire ou d'employé communal, toute personne soumise au statut prévu en exécution de la loi</u></b></p>	Les points 5 et 6 de l'article 2 sont adaptés aux fins de couvrir l'ensemble des agents susceptibles d'être agréés par le ministre, et en particulier des

<p>8° « voyageur » : toute personne utilisant un moyen de transports publics ;</p> <p>9° « moyen de transports publics » : dans le cadre de l'exécution d'un service de transports publics tel que désigné à l'article 1er, tout autobus, tramway ou train ;</p> <p>10° « titre de transport » : un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne au voyageur le droit d'utiliser les services de transports publics. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique ;</p> <p>11° « ministre » : le ministre ayant les Transports dans ses attributions.</p>	<p>6° « agent de service agréé » : tout agent de service <u>engagé par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire aux fins de prestation des services de transports publics</u> et agréé par le ministre conformément à l'article <del>8</del> <u>6</u> ;</p> <p>(...)</p> <p>10° « titre de transport » : un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne au voyageur le droit d'utiliser les services de transports publics et qui peut être édité sur un support papier ou plastique ou un support électronique ;</p> <p>(...)</p>		<p><b>modifiée du 28 décembre 1920 autorisant le Gouvernement à édicter un statut réglementant les conditions d'emploi, de travail, de rémunération et de mise à la retraite du personnel des chemins de fer ou toute personne</b> engagée par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire, aux fins de prestation des services de transports publics ;</p> <p>6° « agent de service agréé » : tout agent de service <del>engagé par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire aux fins de prestation des services de transports publics et</del> agréé par le ministre conformément à l'article 6 ;</p>	<p>fonctionnaires communaux ou des agents de la SNCFL.</p>
<p><b>Art. 7. Infractions et amendes administratives</b></p> <p>(1) Le ministre érige en infractions les faits prévus au paragraphe 3 et les sanctionne par des amendes administratives, à moins que des peines ou des sanctions administratives soient établies par ou en vertu d'une loi ou d'un règlement grand-ducal pour les mêmes infractions.</p> <p>Les dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> s'appliquent sans préjudice des dispositions de la loi modifiée du 10 août 1992 relative à la protection de la jeunesse.</p> <p>(2) Le ministre peut sanctionner les faits énumérés au paragraphe 3 d'une amende administrative qui s'élève au minimum à 25 euros et au maximum à 250 euros.</p> <p>(3) Seules des sanctions administratives peuvent être prévues par le ministre pour les faits suivants :</p>	<p><b>Art. 7. 5. <del>Infractions</del> Manquements et amendes administratives</b></p> <p>(1) Le ministre <b>prononce des amendes administratives érige en infractions les faits</b> prévus au paragraphe <del>2</del> <b>3</b> <del>et les sanctionne par des amendes administratives</del>, à moins que des peines ou des sanctions administratives soient établies par ou en vertu d'une loi ou d'un règlement grand-ducal pour les mêmes <del>infractions</del> <b>manquements</b>.</p> <p>(2) Le ministre peut sanctionner les faits énumérés <del>au paragraphe 3 à l'alinéa 2</del> d'une amende administrative qui s'élève au minimum à 25 euros et au maximum à 250 euros.</p> <p><del>(3)</del> Seules des sanctions administratives peuvent être <del>prévues</del> <b>prononcées</b> par le ministre pour les faits suivants :</p>	<p>L'amendement sous revue porte sur l'article 4, devenant l'article 5.</p> <p>Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, reprend la proposition de texte du Conseil d'État, de sorte que l'amendement sous revue permet de <b>lever l'opposition formelle</b> relative au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>. <b>Au paragraphe 1<sup>er</sup>, dans sa teneur amendée, le Conseil d'État suggère de supprimer la partie de phrase « à moins que des peines ou des sanctions administratives soient établies par ou en vertu d'une loi ou d'un règlement grand-ducal pour les mêmes manquements ».</b> Cette précision est en effet <b>superfétatoire</b>, l'amendement sous revue ayant supprimé de la liste des comportements administrativement sanctionnables ceux étant déjà pénalement sanctionnés.</p>	<p>(1) Le ministre prononce des amendes administratives prévues au paragraphe 2, <del>à moins que des peines ou des sanctions administratives soient établies par ou en vertu d'une loi ou d'un règlement grand-ducal pour les mêmes manquements</del>.</p>	<p>Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les termes « à moins que des peines ou des sanctions administratives soient établies par ou en vertu d'une loi ou d'un règlement grand-ducal pour les mêmes manquements » sont supprimés.</p> <p>En effet, ce bout de phrase est devenu superfétatoire avec la suppression, dans le présent projet de loi, des comportements qui sont déjà pénalement sanctionnés.</p>

		<p>Le libellé du paragraphe 3, phrase liminaire, est également modifié conformément à la demande faite par le Conseil d'État. L'amendement sous revue permet de lever l'opposition formelle relative au paragraphe 3, phrase liminaire.</p> <p>En ce qui concerne le tableau des infractions figurant au paragraphe 3, le Conseil d'État avait exigé, sous peine d'opposition formelle sur le principe du non bis in idem, de se borner à prévoir des sanctions administratives uniquement pour des faits qui ne sont pas déjà pénalement sanctionnés. L'amendement sous revue supprime les comportements qui figuraient aux points 14° (mendicité), 15° (fumer ou vapoter dans les moyens de transports publics) et 16° (détérioration des moyens et supports de communication). Le point 8° se trouve être circonscrit aux comportements consistant à cracher ou à souiller les moyens et infrastructures de transport public, leur détérioration ne s'y trouvant plus visée. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État <b>est en mesure de lever son opposition formelle</b> relative au tableau du paragraphe 3, émise sur le fondement du principe non bis in idem.</p> <p>Au paragraphe 4, les références aux membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier et aux agents de l'Administration des douanes et accises sont remplacées par des références aux membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal. Le Conseil d'État est dès lors <b>en mesure de lever son opposition formelle</b> y relative, émise sur le fondement de l'article 115 de la Constitution.</p>		
--	--	---	--	--

<p><b>Art. 8. Assermentation des agents de service agréés</b></p> <p>(1) Pour être agréé, l'agent de service doit accomplir une formation spéciale. Cette formation est dispensée sous la responsabilité du ministre. Un règlement grand-ducal détermine le contenu et les modalités de la formation. Les frais sont à charge de l'employeur de l'agent de service.</p>	<p><b>Art. 8. 6. Agrément, assermentation et missions des agents de service agréés</b></p> <p>(1) <u>Le ministre peut agréer des agents qui sont engagés par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire aux fins de prestation des services de transports publics sous un statut de droit public.</u>  Pour être agréé, l'agent de service <del>doit accomplir</del> <b>accomplit et réussit avec au moins la moitié des points</b> une formation spéciale. <del>Un règlement grand-ducal détermine le contenu et les modalités de la formation.</del></p> <p>(2) <u>Cette formation est dispensée sous la responsabilité du ministre dans au moins une des langues administratives.</u></p> <p>(3) <u>La durée minimale de la formation spéciale est fixée à seize heures. Elle porte sur les matières suivantes :</u></p> <p>1° <u>le cadre légal de l'intervention des agents agréés, tels que les dispositions pertinentes de la loi sur les transports publics et des règlements d'exécution y relatifs ainsi que les articles pertinents du code pénal;</u></p> <p>2° <u>la prévention des agressions et la gestion de conflits:</u></p> <p>a) <u>les sources potentielles de conflit ;</u></p> <p>b) <u>la conséquence d'une gestion inadaptée des conflits ; et</u></p> <p>c) <u>les techniques relationnelles pour désamorcer les tensions;</u></p> <p>3° <u>la structure tarifaire nationale et particulière ;</u></p> <p>4° <u>l'organisation des transports publics ;</u></p> <p>5° <u>les notions élémentaires de premiers secours.</u></p>	<p>L'amendement sous revue porte sur l'article 8, devenant l'article 6. Le Conseil d'État s'y était opposé formellement sur le fondement de l'article 50, paragraphe 3, et de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution en demandant aux auteurs de faire figurer dans la loi les « exigences minimales en matière de volume et de contenu de la formation ainsi que les conditions de réussite à ladite formation, seul le contenu détaillé des formations et épreuves pouvant être déterminé au niveau d'un règlement grand-ducal ». Les « exigences minimales » à faire figurer dans la loi sont à comprendre comme visant les éléments essentiels de la formation. Il ne suffit pas que la loi se borne à prévoir une durée minimale de formation. Pour cette raison, le Conseil d'État doit <b>s'opposer formellement au paragraphe 3, phrase liminaire</b>, sur le fondement de l'article 50, paragraphe 3, de la Constitution. Il peut d'ores et déjà marquer son accord avec la suppression du mot « minimale ». Sinon, il convient de prévoir au texte en projet une durée maximale de formation. De la même manière et sur le même fondement, au paragraphe 4, le Conseil d'État <b>exige, sous peine d'opposition formelle, que le terme « notamment » soit supprimé.</b></p> <p>Le paragraphe 2 qui prévoit que « la formation est dispensée sous la responsabilité du ministre dans au moins une des langues administratives » est à supprimer pour être superfétatoire.</p>	<p>(1) Le ministre peut agréer des agents <b>définis à l'article 2, point 5° qui sont engagés par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire</b>, aux fins de prestation des services de transports publics sous un statut de droit public.</p> <p>Pour être agréé, l'agent de service accomplit et réussit avec au moins la moitié des points une formation spéciale.</p> <p><del>(2) Cette formation est dispensée sous la responsabilité du ministre dans au moins une des langues administratives.</del></p> <p><del>(3 2)</del> La durée <b>minimale</b> de la formation spéciale est fixée à seize heures. Elle porte sur les matières suivantes :</p> <p>1° le cadre légal de l'intervention des agents agréés, <b>tels que les dispositions pertinentes de la loi sur les transports publics et des règlements d'exécution y relatifs ainsi que les articles pertinents du code pénal;</b></p> <p>2° la prévention des agressions et la gestion de conflits:</p> <p>a) les sources potentielles de conflit ;</p> <p>b) la conséquence d'une gestion inadaptée des conflits ; et</p> <p>c) les techniques relationnelles pour désamorcer les tensions;</p> <p>3° la structure tarifaire nationale et particulière ;</p> <p>4° l'organisation des transports publics ;</p>	<p>L'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> est modifié aux fins de couvrir l'ensemble des agents susceptibles d'être agréés par le ministre, tels que définis à l'article 2 point 5°.</p> <p>Le paragraphe 2 est supprimé pour être superfétatoire. La numérotation des paragraphes suivants est adaptée par conséquent.</p> <p>Au paragraphe 3 est supprimé le terme « minimale » fixant la durée de la formation spéciale à seize heures.</p> <p>Considérant la suppression du paragraphe 2, le paragraphe 3 fixant la durée de la formation spéciale à seize heures devient le nouveau paragraphe 2.</p> <p><b>Au point 1 du nouveau paragraphe 2, le bout de phrase « tels que les dispositions pertinentes de la loi du 5 février 2021 juin 2004 sur les transports publics et des règlements d'exécution y relatifs ainsi que les articles pertinents du code pénal » est supprimé comme selon le CE une énonciation d'exemples après les termes « tels que » est sans apport normatif et par conséquent à supprimer.</b></p>
---	---	--	---	--

<p>Avant d'entrer en fonctions, l'agent de service prête devant le ministre ou son délégué le serment qui suit : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »</p> <p>Cet agrément est personnel et ne peut être délégué. Il peut être retiré ou sa validité limitée par le ministre, s'il est établi que le titulaire est inapte à exercer ses fonctions, en cas de manquement grave ou répété à ses fonctions ou en cas d'abus de pouvoir.</p> <p>L'agrément perd sa validité de plein droit en cas de cessation ou de changement des fonctions.</p> <p>(2) Les agents de service agréés sont chargés du contrôle des titres de transports et du respect des dispositions des articles 4 à 6.</p>	<p><b>(4) L'agrément atteste la réussite de l'agent à la formation et mentionne notamment les informations suivantes :</b></p> <p>1° <b>les nom(s) et prénom(s) de l'agent ;</b>  2° <b>la date de naissance ;</b>  3° <b>la date de délivrance de l'agrément ;</b>  4° <b>le cachet de l'organisme de formation ainsi que la signature de son responsable de formation.</b></p> <p><b>(5) L'organisation de la formation peut être déléguée par le ministre à un ou plusieurs organismes de formation externes.</b></p> <p><b>(6) L'organisme de formation est tenu d'informer sans délai le ministre de l'identité de chaque agent ayant accompli avec succès la formation.</b></p> <p>Les frais sont à charge de l'employeur de l'agent de service.</p> <p>(7) Avant d'entrer en fonctions, l'agent de service prête devant le ministre ou son délégué le serment qui suit : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »</p> <p>(8) Cet agrément est personnel et ne peut être délégué. Il peut être retiré ou sa validité limitée par le ministre, s'il est établi que le titulaire est inapte à exercer ses fonctions, en cas de manquement grave ou répété à ses fonctions ou en cas d'abus de pouvoir.</p> <p>L'agrément perd sa validité de plein droit en cas de cessation ou de changement des fonctions.</p> <p>(9) <b>Seuls les Les</b> agents de service agréés sont chargés du contrôle des titres de transports et du respect des dispositions des articles <b>4 à 6 3 à 5.</b></p>		<p>5° les notions élémentaires de premiers secours.</p> <p>(4 3) L'agrément atteste la réussite de l'agent à la formation et mentionne <b>notamment</b> les informations suivantes :</p> <p>1° les nom(s) et prénom(s) de l'agent ;  2° la date de naissance <b>de l'agent</b> ;  3° la date de délivrance de l'agrément ;  4° le cachet de l'organisme de formation ainsi que la signature de son responsable de formation.</p> <p><b>(5 4)</b> L'organisation de la formation peut être déléguée par le ministre à un ou plusieurs organismes de formation externes.</p> <p><b>(6 5)</b> L'organisme de formation est tenu d'informer sans délai le ministre de l'identité de chaque agent ayant accompli avec succès la formation.</p> <p>Les frais sont à charge de l'employeur de l'agent de service.</p> <p><b>(7 6)</b> Avant d'entrer en fonctions, l'agent de service prête devant le ministre ou son délégué le serment qui suit : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »</p> <p><b>(8 7)</b> Cet agrément est personnel et ne peut être délégué. Il peut être retiré ou sa validité limitée par le ministre, s'il est établi que le titulaire est inapte à exercer ses fonctions, en cas de manquement grave ou répété à ses fonctions ou en cas d'abus de pouvoir.</p> <p>L'agrément perd sa validité de plein droit en cas de cessation ou de changement des fonctions.</p>	<p>Au paragraphe 4, le terme « notamment » est supprimé dans le but de supprimer l'opposition formelle prononcée par le CE.</p> <p><b>Légistique :</b> ajouter « de l'agent » après la date de naissance.</p> <p>Considérant la suppression du paragraphe 2, le paragraphe 4 devient le nouveau paragraphe 3.</p> <p>Considérant la suppression du paragraphe 2, le paragraphe 5 devient le nouveau paragraphe 4.</p> <p>Considérant la suppression du paragraphe 2, le paragraphe 6 devient le nouveau paragraphe 5.</p> <p>Considérant la suppression du paragraphe 2, le paragraphe 7 devient le nouveau paragraphe 6.</p> <p>Considérant la suppression du paragraphe 2, le paragraphe 8 devient le nouveau paragraphe 7.</p>
--	---	--	--	---

			(9 8) Seuls les agents de service agréés sont chargés du contrôle des titres de transports et du respect des dispositions des articles 3 à 5.	Considérant la suppression du paragraphe 2, le paragraphe 9 devient le nouveau paragraphe 8.
<p><b>Art. 11. Recours</b></p> <p>Contre toute sanction prononcée en vertu du présent chapitre, un recours est ouvert devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond.</p> <p>Ce recours doit être introduit dans un délai de quinze jours à partir de la notification à la personne ou de la remise directe à la personne.</p>	<p><b>Art. 11- 9. Recours</b></p> <p>Les décisions prévues au présent chapitre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond.</p> <p>Ce recours est introduit dans un délai de <del>quinze jours</del> <b>trois mois</b> à partir de la notification à la personne ou de la remise directe à la personne.</p>	Sans observation quant au fond.	<p><b>Art. 9. Recours</b></p> <p>Les décisions prévues au présent chapitre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif <del>qui statue comme juge du fond.</del></p> <p>Ce recours est introduit dans un délai de trois mois à partir de la notification à la personne ou de la remise directe à la personne</p>	Le Conseil d'Etat suggère d'omettre le bout de phrase « qui statue comme juge du fond ».
<b>Section 1<sup>ère</sup> - Vidéosurveillance</b>	<b>Section 1<sup>ère</sup> - Vidéosurveillance</b>			
<p><b>Art. 21. Finalité de la vidéosurveillance</b></p> <p>(1) La vidéosurveillance, par installation de caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics, ainsi que dans les infrastructures de transports publics, a pour finalité :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° de sécuriser les accès aux moyens de transports publics ;</li> <li>2° d'assurer la sécurité des personnes et de protéger les biens ;</li> <li>3° de permettre la poursuite d'infractions pénales et des infractions contre les dispositions de la présente loi ;</li> <li>4° de détecter et d'identifier les comportements potentiellement suspects ou dangereux, susceptibles de provoquer des accidents et des incidents ;</li> <li>5° de permettre aux autorités compétentes et aux opérateurs de prendre les mesures appropriées et nécessaires en cas d'accidents et d'incidents ;</li> <li>6° de prévenir, de constater et de réprimer les dégâts à l'infrastructure, les installations et les moyens de transports publics ;</li> <li>7° de dissuader les malfaiteurs potentiels.</li> </ol>	<p><b>Art. 21- 19. Finalité de la vidéosurveillance</b></p> <p>(1) La vidéosurveillance, par installation de caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics, ainsi que dans les infrastructures de transports publics, a pour finalité :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° de sécuriser les accès aux moyens de transports publics ;</li> <li>2° d'assurer la sécurité des personnes et de protéger les biens ;</li> <li><del>3° de permettre la poursuite d'infractions pénales et des infractions contre les dispositions de la présente loi ;</del></li> <li><del>4°</del><b>3°</b> de détecter et d'identifier les comportements <del>potentiellement suspects ou</del> dangereux, susceptibles de provoquer des accidents et des incidents ;</li> <li><del>5°</del><b>4°</b> de permettre aux autorités compétentes et aux opérateurs de prendre les mesures appropriées et nécessaires en cas d'accidents et d'incidents ;</li> <li><del>6°</del><b>5°</b> de prévenir, de constater et de réprimer les dégâts à l'infrastructure, aux installations et aux moyens de transports publics ;</li> <li><del>7° de dissuader les malfaiteurs potentiels.</del></li> </ol> <p><b><u>(2) Tous les moyens et infrastructures de transports publics sont équipés d'un dispositif de vidéosurveillance, dans le respect des finalités énumérées au présent article et conformément aux dispositions prévues à l'article 20.</u></b></p>		<p><b>Art. 19. Finalité de la vidéosurveillance</b></p> <p>(1) La vidéosurveillance, par installation de caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics, ainsi que dans les infrastructures de transports publics, a pour finalité :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° de sécuriser les accès aux moyens de transports publics ;</li> <li>2° d'assurer la sécurité des personnes et de protéger les biens ;</li> <li>3° de détecter et d'identifier les comportements dangereux, susceptibles de provoquer des accidents et des incidents ;</li> <li>4° de permettre aux autorités compétentes et aux opérateurs de prendre les mesures appropriées et nécessaires en cas d'accidents et d'incidents ;</li> <li>5° de prévenir, de constater et de réprimer les dégâts à l'infrastructure, aux installations et aux moyens de transports publics ;</li> </ol>	

			<p><b>6° d'aider à la résolution de litige entre les opérateurs de transport public, les voyageurs, les usagers ou les tiers, notamment pour écarter ou constater la responsabilité des parties.</b></p> <p>(2) Tous les moyens et infrastructures de transports publics sont équipés d'un dispositif de vidéosurveillance, dans le respect des finalités énumérées au présent article et conformément aux dispositions prévues à l'article 20.</p>	<p>Au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 19 du projet de loi, est ajouté un point 6°.</p> <p>Une finalité supplémentaire de la vidéosurveillance dans le cadre de litiges.</p>
<p><b>Art. 22. Protection et information des personnes concernées</b></p> <p>(1) Le système de vidéosurveillance est réalisé de telle sorte qu'il ne visualise pas l'intérieur des lieux non accessibles au public ni, de façon spécifique, leurs entrées.</p> <p>Si la configuration des lieux est telle que le système de vidéosurveillance visualise, de façon non spécifique, l'intérieur des lieux non accessibles au public ou leurs entrées, le responsable du traitement recourt à des procédés de masquage irréversible.</p>	<p><b>Art. 22. 20. Protection et information des personnes concernées</b></p> <p><b>(1) Les opérateurs qui mettent en œuvre les traitements effectués sous le présent chapitre ont la qualité de responsable de traitement dans leur domaine respectif 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, ci-après « RGPD ».</b></p> <p><b>L'installation du dispositif de vidéosurveillance, par installation de caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics, ainsi que dans les infrastructures de transports publics sur les quais, les arrêts et les gares est subordonnée à une autorisation préalable délivrée par le ministre.</b></p> <p><b>La demande d'autorisation comporte les éléments suivants :</b></p> <p><b>1° les informations d'identification de l'opérateur : dénomination, adresse du siège, nom et coordonnées de la personne de contact désignée ;</b></p> <p><b>2° les finalités de l'installation ;</b></p> <p><b>3° la description du système de vidéosurveillance indiquant :</b></p> <p><b>a) le nombre de caméras ;</b></p> <p><b>b) l'emplacement précis de chaque caméra ;</b></p> <p><b>c) l'orientation et champ de vision de chaque caméra ;</b></p> <p><b>d) le type de caméras ;</b></p> <p><b>e) le périmètre filmé et zones exclues ; et</b></p> <p><b>f) les dates et heures de fonctionnement ;</b></p> <p><b>4° les modalités de fonctionnement :</b></p>	<p>L'amendement sous revue porte sur l'article 22 devenant l'article 20 nouveau.</p> <p>Le paragraphe 1<sup>er</sup> désigne le responsable du traitement, ce qui permet au Conseil d'État de <b>lever son opposition formelle.</b></p> <p>Le Conseil d'État demande de préciser la terminologie employée au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, en visant les « opérateurs de transport public ».</p>	<p><b>Art. 20. Protection et information des personnes concernées</b></p> <p><b>(1) Les opérateurs de transports publics</b> qui mettent en œuvre les traitements effectués sous le présent chapitre ont la qualité de responsable de traitement dans leur domaine respectif 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, ci-après « RGPD ».</p> <p>L'installation du dispositif de vidéosurveillance, par installation de caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics, ainsi que dans les infrastructures de transports publics sur les quais, les arrêts et les gares est subordonnée à une autorisation préalable délivrée par le ministre.</p> <p>La demande d'autorisation comporte les éléments suivants :</p> <p><b>1° les informations d'identification de l'opérateur : dénomination, adresse du siège, nom et coordonnées de la personne de contact désignée ;</b></p> <p><b>2° les finalités de l'installation ;</b></p>	<p>Au paragraphe 1<sup>er</sup> alinéa 1<sup>er</sup>, sont ajoutés les mots « de transports publics ». Cet ajout suit la demande du Conseil d'État et est cohérent avec l'alinéa 8 devenant l'alinéa 7 disposant que « Les opérateurs de transports publics tiennent un registre reprenant les activités de traitement d'images de caméras de surveillance mises en œuvre sous sa responsabilité. »</p>

<p>(2) Les personnes concernées sont informées de l'existence d'un système de vidéosurveillance par l'apposition de pictogrammes et de panneaux d'affichage à l'entrée des moyens de transports publics, ainsi que sur les arrêts et les quais.</p>	<p>a) <u>les personnes ayant accès aux images ;</u>  b) <u>les modalités de consultation ;</u>  c) <u>la durée de conservation des images ; et</u>  d) <u>les mesures de sécurité.</u></p> <p><b><u>La demande est introduite par écrit auprès du ministre, accompagnée du dossier complet tel que défini au présent article. Elle est transmise par voie postale ou électronique. Un accusé de réception est délivré à l'opérateur dès réception de sa demande.</u></b></p> <p><b><u>Le ministre statue sur la demande dans un délai de trente jours à compter de la réception d'un dossier complet. Ce délai est suspendu pendant la période nécessaire à la fourniture d'informations complémentaires par l'opérateur.</u></b></p> <p><b><u>Le ministre notifie l'avis positif aux services de la Police grand-ducale, ainsi que toute modification apportée au dispositif de surveillance par caméras mis en place en exécution de la décision visée à l'alinéa 3.</u></b></p>	<p>Le Conseil d'État relève que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 6, prévoit une transmission à la Police grand-ducale de « l'avis positif » du ministre et que l'alinéa 7 prévoit une obligation de motivation de l'avis négatif. À ces deux alinéas, l'emploi du terme « avis » en ce qui concerne une décision du ministre constitue une incohérence, source d'insécurité juridique, <b>à laquelle le Conseil d'État doit s'opposer formellement.</b> Il peut se montrer</p>	<p>3° la description du système de vidéosurveillance indiquant :  a) le nombre de caméras ;  b) l'emplacement précis de chaque caméra ;  c) l'orientation et <b>le</b> champ de vision de chaque caméra ;  d) le type de caméras ;  e) le périmètre filmé et <b>les</b> zones exclues ; et  f) les dates et heures de fonctionnement ;</p> <p>4° les modalités de fonctionnement :  a) les personnes ayant accès aux images ;  b) les modalités de consultation ;  c) la durée de conservation des images ; et  d) les mesures de sécurité.</p> <p>La demande est introduite par écrit auprès du ministre, accompagnée du dossier complet tel que défini au présent article. Elle est transmise par voie postale ou électronique. Un accusé de réception est délivré à l'opérateur dès réception de sa demande.</p> <p>Le ministre statue sur la demande dans un délai de trente jours à compter de la réception d'un dossier complet. Ce délai est suspendu pendant la période nécessaire à la fourniture d'informations complémentaires par l'opérateur.</p> <p><b><u>Le ministre notifie l'avis positif la copie de la décision positive</u></b> aux services de la Police grand-ducale, ainsi que toute modification apportée au dispositif de surveillance par caméras mis en place en exécution de la décision visée à l'alinéa 3.</p>	<p><b><u>Légistique :</u></b>  c) l'orientation et <b>le</b> champ de vision de chaque caméra ;  e) le périmètre filmé et <b>les</b> zones exclues ; et</p> <p>À l'alinéa 6 du paragraphe 1<sup>er</sup> sont remplacés les mots « l'avis positif » par les mots « la copie de la décision positive », étant donné que l'emploi du terme « avis » en ce qui concerne une décision du ministre constitue une incohérence, source d'insécurité juridique, à laquelle le Conseil d'État <b>s'oppose formellement.</b></p>
---	--	--	--	--

<p><b><u>En cas d'avis négatif suite à la demande d'installation de caméras de surveillance, cet avis est dûment motivé par le ministre.</u></b></p> <p><b><u>Les opérateurs de transports publics tiennent un registre reprenant les activités de traitement d'images de caméras de surveillance mises en œuvre sous sa responsabilité.</u></b></p> <p>{1}(2) Le système de vidéosurveillance est réalisé de telle sorte qu'il ne visualise pas l'intérieur des lieux non accessibles au public ni, de façon spécifique, leurs entrées.</p> <p>Si la configuration des lieux <del>est telle que conduit</del> le système de vidéosurveillance <del>visualise à visualiser</del>, de façon non spécifique, l'intérieur des lieux non accessibles au public ou leurs entrées, <del>le responsable du traitement recourt à des procédés de</del> <b><u>des procédés de</u></b> masquage irréversible <b><u>sont mis en œuvre.</u></b></p> <p><b><u>Le système de surveillance ne fournit ni des images qui portent atteinte à l'intimité d'une personne, ni viser à recueillir des informations relatives aux opinions philosophiques, religieuses, politiques ou syndicales, à l'origine ethnique ou sociale, à la vie sexuelle ou à l'état de santé. Le recours à des techniques de reconnaissance faciale est exclu.</u></b></p> <p><b><u>{2} (3) L'information des personnes concernées comprend les informations prévues à la section 2 du chapitre III du RGPD. Elle est délivrée par voie d'affiches ou de panneaux aux entrées des gares, des quais et arrêts et à l'entrée des moyens de transports publics.</u></b></p>	<p>d'accord à l'alinéa 6 avec une formule qui vise la notification « de la copie de la décision positive » aux services de la Police grand-ducale. Il demande par ailleurs la suppression de l'alinéa 7, l'obligation de motiver la décision découlant à suffisance des règles de la procédure administrative non contentieuse.</p>	<p><del>En cas d'avis négatif suite à la demande d'installation de caméras de surveillance, cet avis est dûment motivé par le ministre.</del></p> <p>Les opérateurs de transports publics tiennent un registre reprenant les activités de traitement d'images de caméras de surveillance mises en œuvre sous <b>sa leur</b> responsabilité.</p> <p>(2) Le système de vidéosurveillance est réalisé de telle sorte qu'il ne visualise pas l'intérieur des lieux non accessibles au public ni, de façon spécifique, leurs entrées.</p> <p>Si la configuration des lieux conduit le système de vidéosurveillance à visualiser, de façon non spécifique, l'intérieur des lieux non accessibles au public ou leurs entrées, des procédés de masquage irréversible sont mis en œuvre.</p> <p>Le système de surveillance ne fournit ni des images qui portent atteinte à l'intimité d'une personne, ni <b>ne viser vise</b> à recueillir des informations relatives aux opinions philosophiques, religieuses, politiques ou syndicales, à l'origine ethnique ou sociale, à la vie sexuelle ou à l'état de santé. Le recours à des techniques de reconnaissance faciale est exclu.</p> <p>(...)</p>	<p>L'alinéa 7 du paragraphe 1<sup>er</sup> est supprimé en corrélation avec les règles de la procédure administrative non contentieuse, à savoir ici le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes.</p> <p><b>Légistique</b></p> <p><b>Légistique</b></p>
---	---	---	--

	<p><b><u>Les droits de la personne concernée prévus aux articles 12 à 22 du RGPD peuvent faire l'objet de restrictions dans le cas où les données à caractère personnel visées par le présent chapitre sont traitées par un véhicule en mouvement.</u></b></p> <p>Les personnes concernées sont informées de l'existence d'un système de vidéosurveillance par l'apposition de pictogrammes et de panneaux d'affichage à l'entrée des moyens de transports publics, ainsi que sur les arrêts et les quais.</p>			
	<p><b><u>Art. 23. Disposition transitoire</u></b></p> <p><b><u>Les agréments décernés par le ministre en vertu de l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics avant l'entrée en vigueur de la présente loi, restent valables.</u></b></p>		<p><b>Art. 23. Disposition transitoire</b></p> <p>Les agréments décernés par le ministre en vertu de l'article 4 de la loi <b>modifiée</b> du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics avant l'entrée en vigueur de la présente loi, restent valables.</p>	Légistique
<p><b>Art. 25. Dispositions modificatives</b></p> <p>(1) La loi du 5 février 2021 sur les transports publics est modifiée comme suit : À l'article 4, paragraphe 2, point 4°, la date du « 21 octobre 209 » est remplacée par « 21 octobre 2009 ».</p> <p>(2) Dans l'article 269 du Code pénal, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi XY » sont insérés entre les mots « les officiers ou agents de la Police administrative ou judiciaire, » et « agissant pour l'exécution des lois ».</p> <p>(3) Dans l'article 276 du Code pénal, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi XY » sont insérés entre les mots « un agent dépositaire de l'autorité ou de la force publique » et « contre toute autre personne ayant un caractère public ».</p>	<p><b><u>Art. 25-24. Modification du code pénal</u></b></p> <p>Le Code pénal est modifié comme suit :</p> <p>1° À l'article 269 du Code pénal, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi <b>XY</b> » sont insérés entre les mots « les officiers ou agents de la Police administrative ou judiciaire, » et les mots « agissant pour l'exécution des lois » ;</p> <p>2° À l'article 276 du Code pénal, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi <b>XY</b> » sont insérés entre les mots « un agent dépositaire de l'autorité ou de la force publique » et les mots « ou contre toute autre personne ayant un caractère public ».</p>		<p><b>Art. 25- 24. <u>Modification Applicabilité du Code pénal</u></b></p> <p>Le Code pénal est modifié comme suit :</p> <p><del>1° À l'article 269 du Code pénal, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi XY » sont insérés entre les mots « les officiers ou agents de la Police administrative ou judiciaire, » et les mots « agissant pour l'exécution des lois » ;</del></p> <p><del>2° À l'article 276 du Code pénal, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi XY » sont insérés entre les mots « un agent dépositaire de l'autorité ou de la force publique » et les mots « ou contre toute autre personne ayant un caractère public ».</del></p> <p><b><u>Les articles 269 et 276 du Code pénal sont applicables aux agents visés à l'article 2 dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.</u></b></p>	<p>L'intitulé de l'article 24 est remplacé par l'intitulé suivant : « Applicabilité du Code pénal ».</p> <p>L'article 24 est remplacé par la disposition suivante : « Les articles 269 et 276 du Code pénal sont applicables aux agents visés à l'article 2 dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions. »</p> <p><b>Cette modification vise à étendre le champ d'application des articles 269 et 276 du Code pénal afin de renforcer l'arsenal législatif contre les violences faites aux agents de service et aux agents de service agréés.</b></p> <p><b>Cela entraîne également l'adaptation de l'intitulé de la loi.</b></p>



# ANCIEN LYCÉE TECHNIQUE AGRICOLE À ETTELBRUCK - RÉNOVATION ET EXTENSION POUR LE LYCÉE TECHNIQUE D'ETTELBRUCK

Commission de la mobilité et des travaux publics

Projet de loi

26 février 2026



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

Administration des bâtiments publics

## 1. CONTEXTE ET IMPLANTATION

Le Lycée technique d'Ettelbruck (LEtt), initialement conçu pour environ 1'000 élèves, a connu une croissance importante de ses effectifs. Cette évolution met en évidence une insuffisance des surfaces disponibles, rendant nécessaire une extension et réorganisation des infrastructures existantes.

Le site de l'ancien Lycée technique agricole (LTA) s'étend sur une superficie d'environ 4,29 ha, idéalement situé entre le Centre hospitalier du Nord et la gare d'Ettelbruck. Cette localisation stratégique en fait un lieu privilégié pour le développement d'un campus scolaire moderne.

À la suite du déménagement du LTA vers Gilsdorf, il a été décidé de réaffecter l'ancien site au LEtt. Celui-ci comprend :

- l'ancien bâtiment du LTA ;
- le bâtiment de l'Administration des services techniques de l'agriculture (ASTA).

Les bâtiments, construits en 1932, ont été complétés par :

- un atelier (1960);
- des serres et un pavillon provisoire (2006).

Depuis le 25 février 2022, les bâtiments de l'ancien LTA sont classés monument national, impliquant une attention particulière à sa préservation.

Compte tenu de l'ampleur du projet global, la réalisation du futur campus scolaire est prévue en deux phases distinctes :

Phase 1 : rénovation et extension de l'ancien LTA

Phase 2 : rénovation du LEtt existant



Projet de transformation et extension de l'ancien Lycée technique agricole

## 2. OBJECTIFS DU PROJET

Le présent projet de loi comporte la rénovation et l'extension du site de l'ancien LTA et vise à atteindre plusieurs objectifs, tant fonctionnels que constructifs, dont notamment :

- la création d'un campus scolaire cohérent, favorisant les déplacements à pied et à vélo, tout en intégrant l'ENSA ;
- la mise en conformité des bâtiments existants ;
- l'assainissement énergétique des bâtiments existants avec une mise en valeur du patrimoine architectural ;
- la réalisation de nouvelles constructions ;
- le renforcement de la biodiversité et du caractère écologique des lieux.



Vue aérienne

### 3. PROGRAMME DE CONSTRUCTION

**Phase 1** : rénovation et extension de l'ancien LTA

**Capacité:** 1241 élèves plein temps + 446 concomitants

#### **Structure d'enseignement**

##### Module salles de classe

- 65 salles de classe

##### Module salles spéciales

- 6 salles de sciences humaines
- 4 salles de sciences
- 13 salles informatiques
- 3 salles artistiques
- 2 salles entreprise d'entraînement

#### **Structure d'administration**

##### Direction et administration

- bureau directeur
- 3 bureaux directeurs adjoints
- 2 bureaux attachés à la direction
- 2 secrétariats de direction
- salle de réunion
- accueil de direction avec zone d'attente et parloir
- secrétariat général élèves et enseignants avec zone d'attente
- secrétariat administration financière
- local archivage
- bureau techniciens informatiques
- bureau assistants pédagogiques

##### Locaux pour enseignants

- salle de conférence
- salle modulable
- 17 salles de travail enseignants
- parloir
- Kitchenette

##### Service psycho-social

- 2 bureaux service psycho-social et d'accompagnement scolaire (SePAS)
- 2 bureaux assistant social / psychologue
- bureau service psycho-socio-éducatif (PSE)
- bureau chef de département
- salle de réunion
- 4 parloirs
- local archivage

##### Cellule d'orientation

- 2 bureaux éducateurs gradués
- 2 bureaux professeurs orienteurs
- parloir

##### Service éducatif et foyer scolaire

- bureau éducateurs gradués
- bureau éducateurs diplômés
- salle d'attente
- 4 salles de jeux société
- salle d'études surveillées / de séjour
- local dépôt

## **Structure d'accueil**

### Centre de documentation

- espace de lecture et de travail
- bibliothèque avec préparation
- salle de travail sur ordinateur
- local dépôt

### Séjour

- hall d'entrée et loge concierge
- salle d'examen / de théâtre
- local dépôt pour mobilier

### Restauration

- restaurant à 400 places
- cuisine de production
- distribution
- local dépôt mobilier

### Service technique

- garage machines d'entretien
- atelier de maintenance
- salles de séjour équipe de maintenance et de nettoyage
- local dépôt pour mobilier et matériel
- buanderie

## **Infrastructures sportives**

- hall de sport à 4 unités (15 m x 27 m)
- 2 salles multifonctionnelles
- dépôts équipements de sport
- 8 vestiaires
- 8 vestiaires individuels
- bureau et vestiaires enseignants
- infirmerie

En complément et conformément au programme de construction du Ministère des Sports, le programme inclut également:

- tribune pour 150 personnes avec gradins
- espace de restauration
- accès séparé spectateurs
- divers équipements techniques spécifiques

## **Aménagements extérieurs**

- cour de récréation
- préau couvert
- terrain de sport extérieur multifonctionnel (33 m x 20 m)
- terrasse restaurant
- accès pour livraisons
- local déchets
- aire de stationnement pour 70 vélos sur le site
- aire de stationnement pour 37 voitures, dont 5 points de charge
- 25 places de parking supplémentaires pour compenser les emplacements supprimés dans le cadre de la future piste cyclable

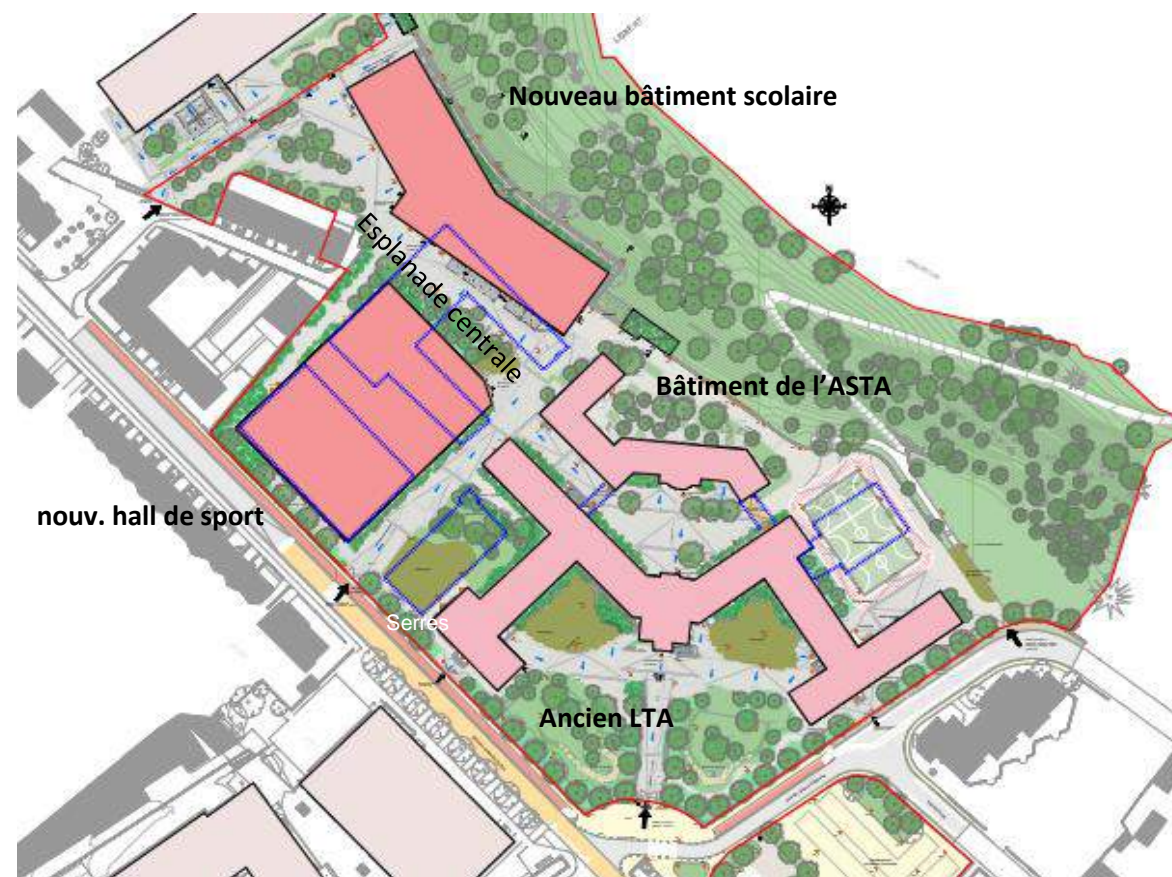
## 4. PARTI URBANISTIQUE

### Situation future

- Conservation du bâtiment principal du LTA et du bâtiment de l'ASTA ;
- Démolition des liaisons existantes au rez-de-chaussée entre les deux bâtiments ;
- Construction d'une nouvelle passerelle assurant la connexion entre les deux bâtiments ;
- Rehaussement d'un étage de la partie en L du bâtiment de l'ASTA ;
- Déconstruction de l'annexe des années 1967, abritant actuellement la cantine ;
- Déconstruction des serres et de l'atelier, permettant la création de nouvelles infrastructures communes (sport et réfectoire) destinées au LTett et à l'École nationale de santé du Luxembourg (ENSA) ;
- Construction d'un nouveau bâtiment scolaire, implanté le long de la colline au nord et conçu de manière à exploiter au mieux le gabarit maximal autorisé, tout en réduisant l'empreinte au sol.

### Accessibilité

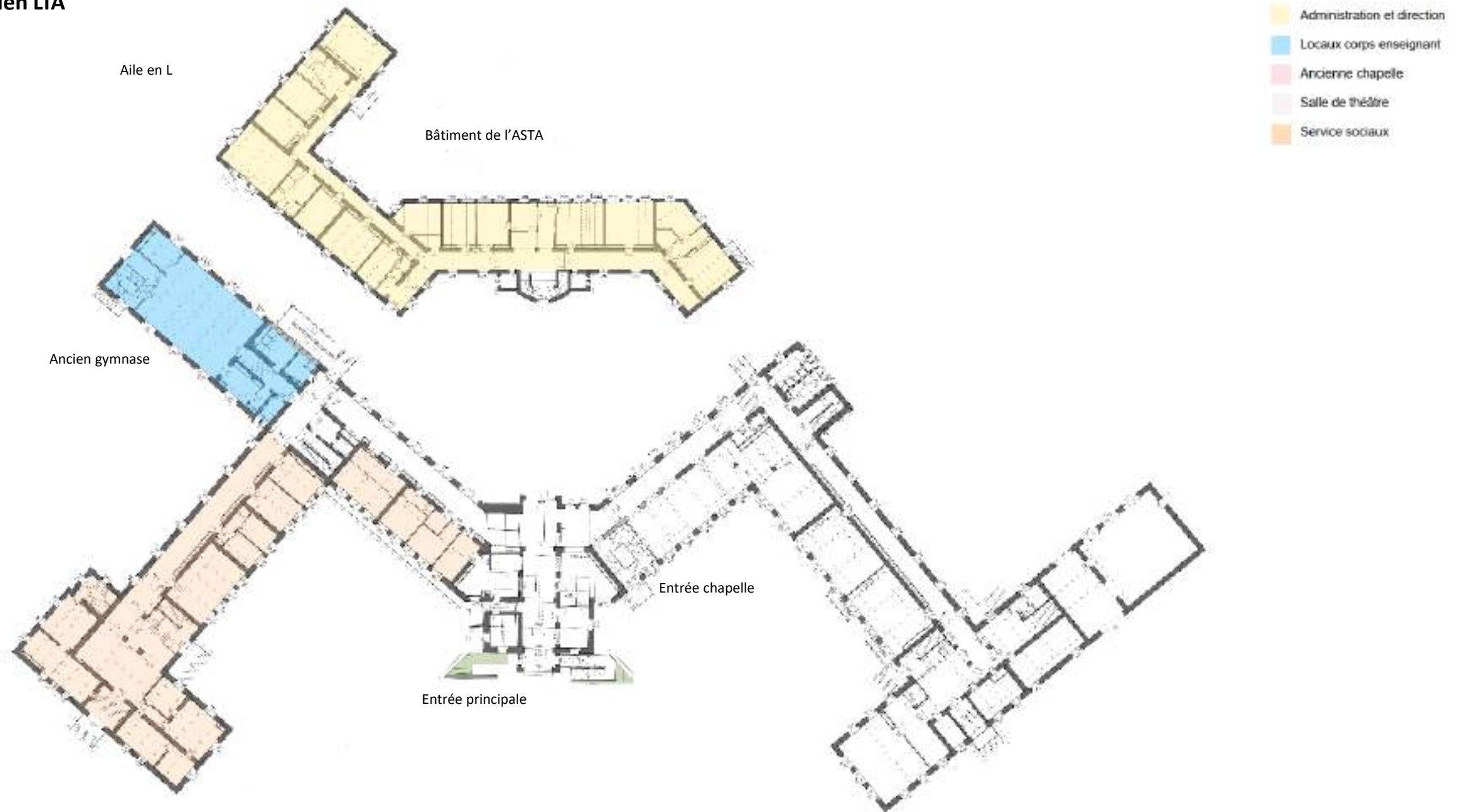
- Campus situé à 800 mètres de la gare ;
- Esplanade centrale reliant l'ensemble des bâtiments ;
- Entrée principale du nouveau bâtiment scolaire orientée vers la placette et positionnée à la jonction des deux ailes ;
- Entrée du hall de sport, située en face de celle du nouveau bâtiment scolaire, renforçant le rôle de la placette comme point de convergence des circulations du campus ;
- Nouvelle piste cyclable le long de la rue de l'École Agricole, renforçant davantage l'accès en mobilité douce.



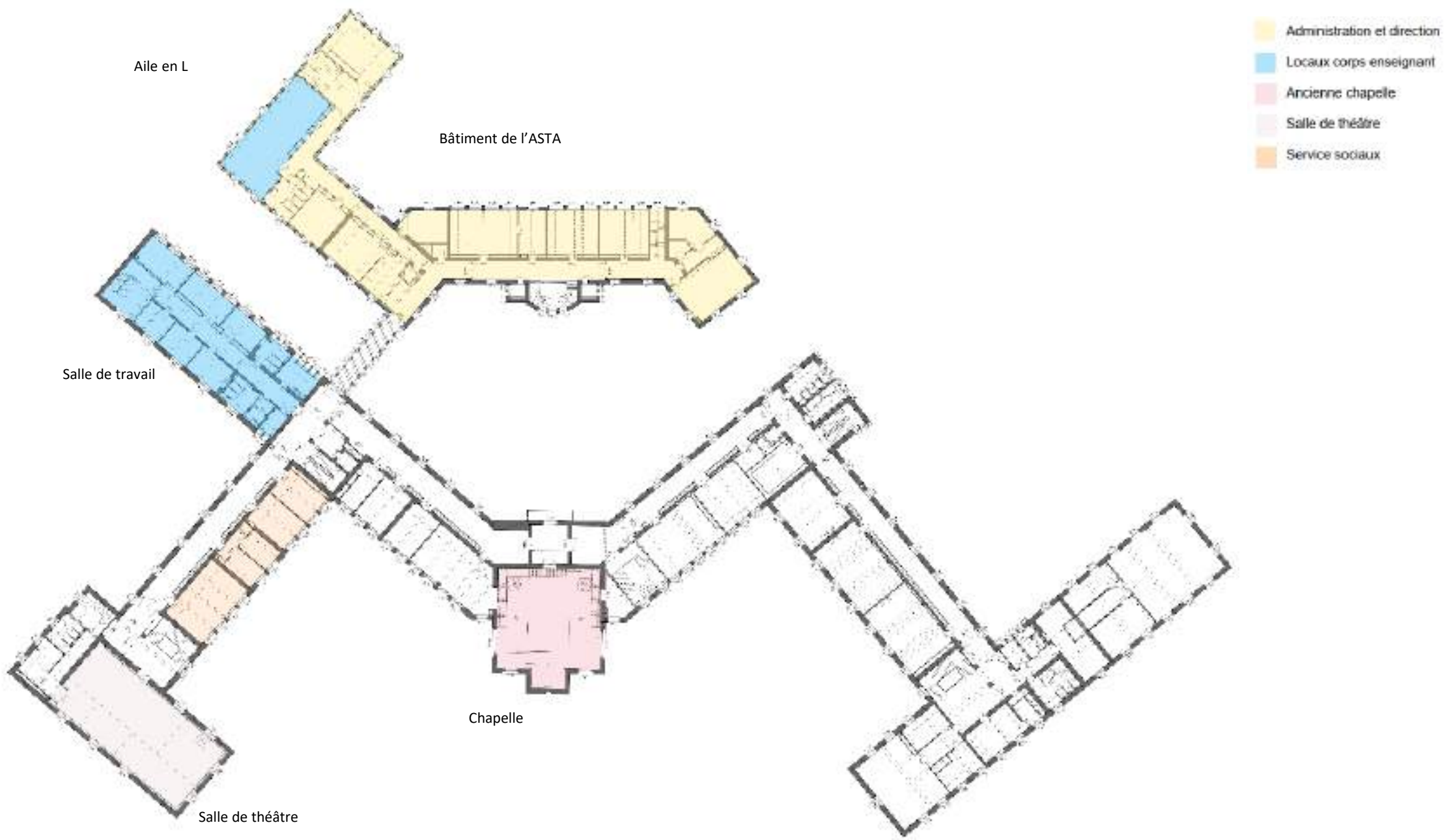
Situation future

## 5. PARTI ARCHITECTURAL

### Ancien LTA

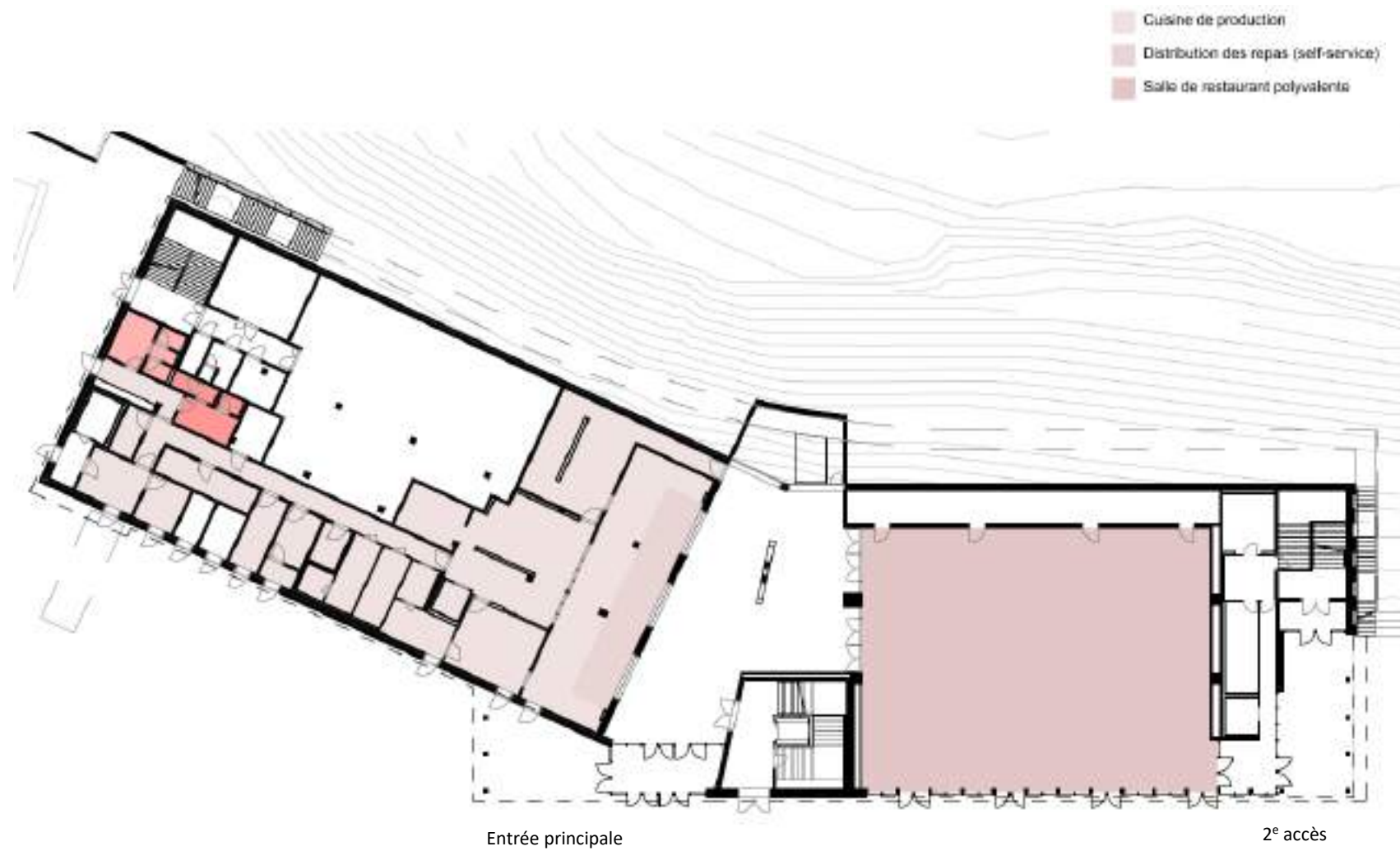


Rez-de-chaussée

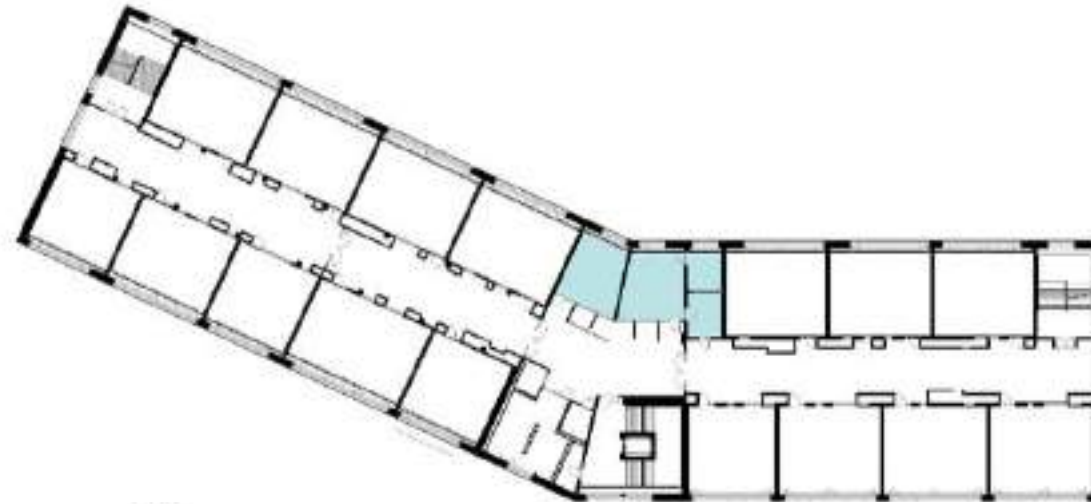


1<sup>er</sup> étage

## Nouveau bâtiment scolaire



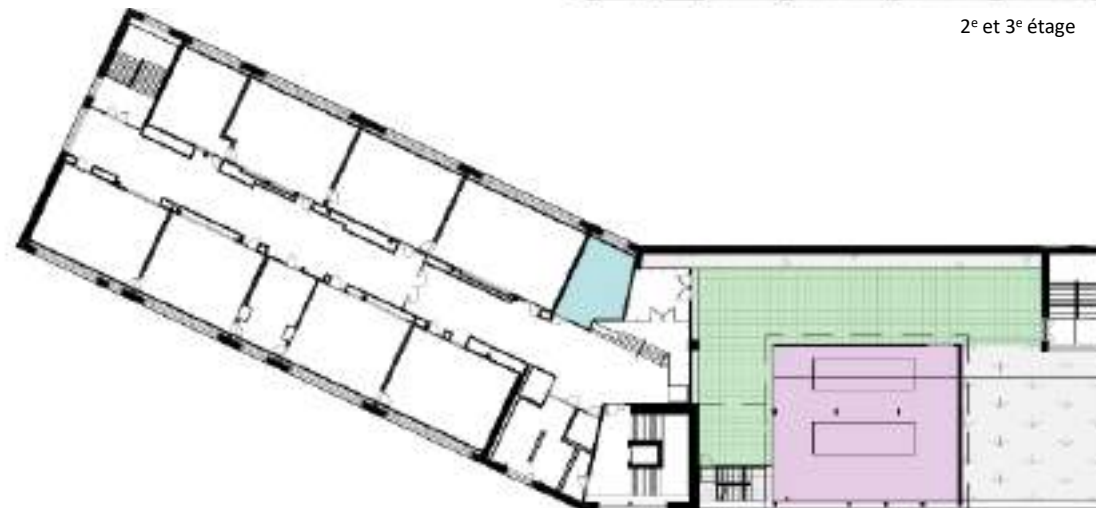
Rez-de-chaussée







1<sup>er</sup> étage



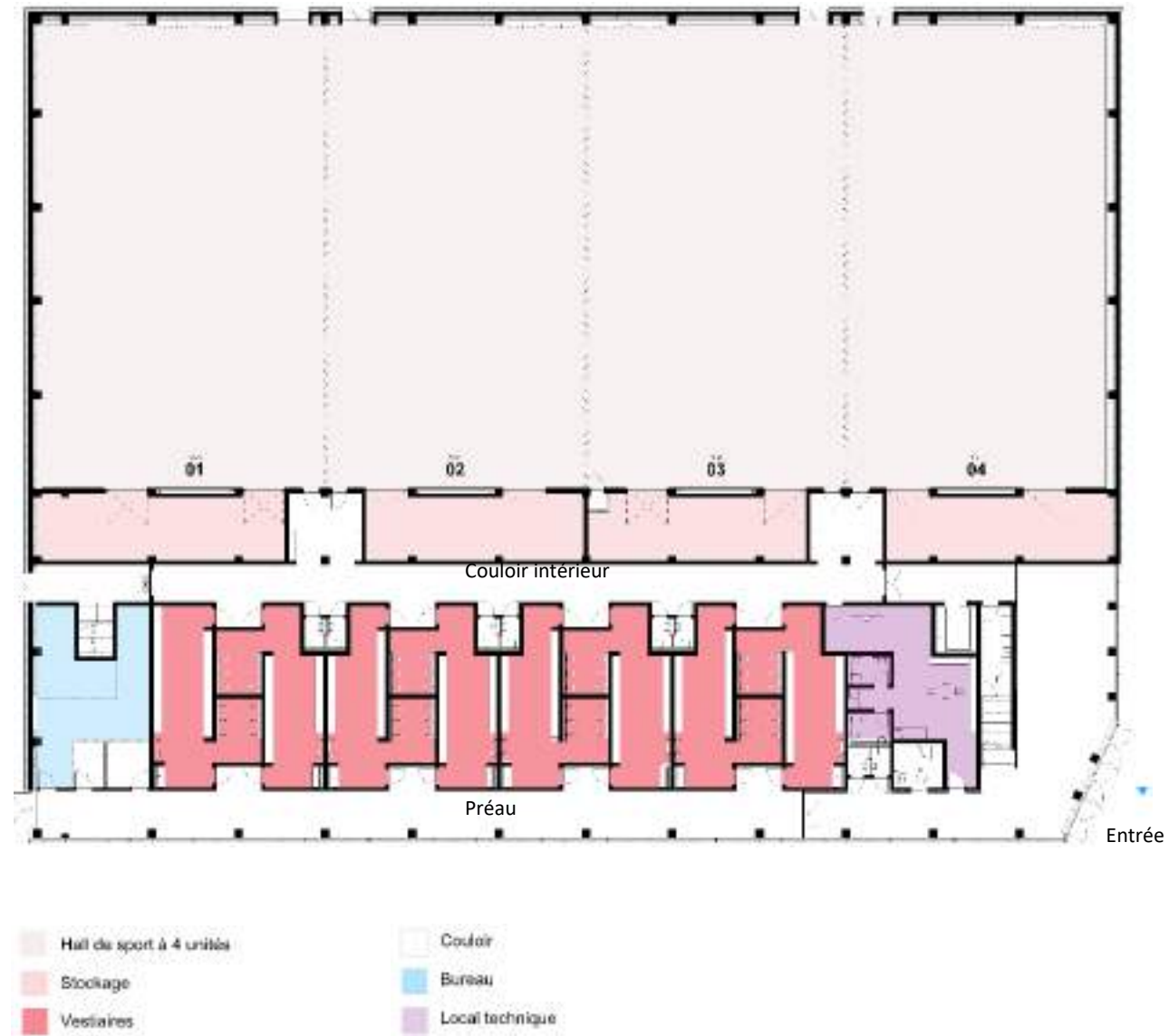
2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> étage



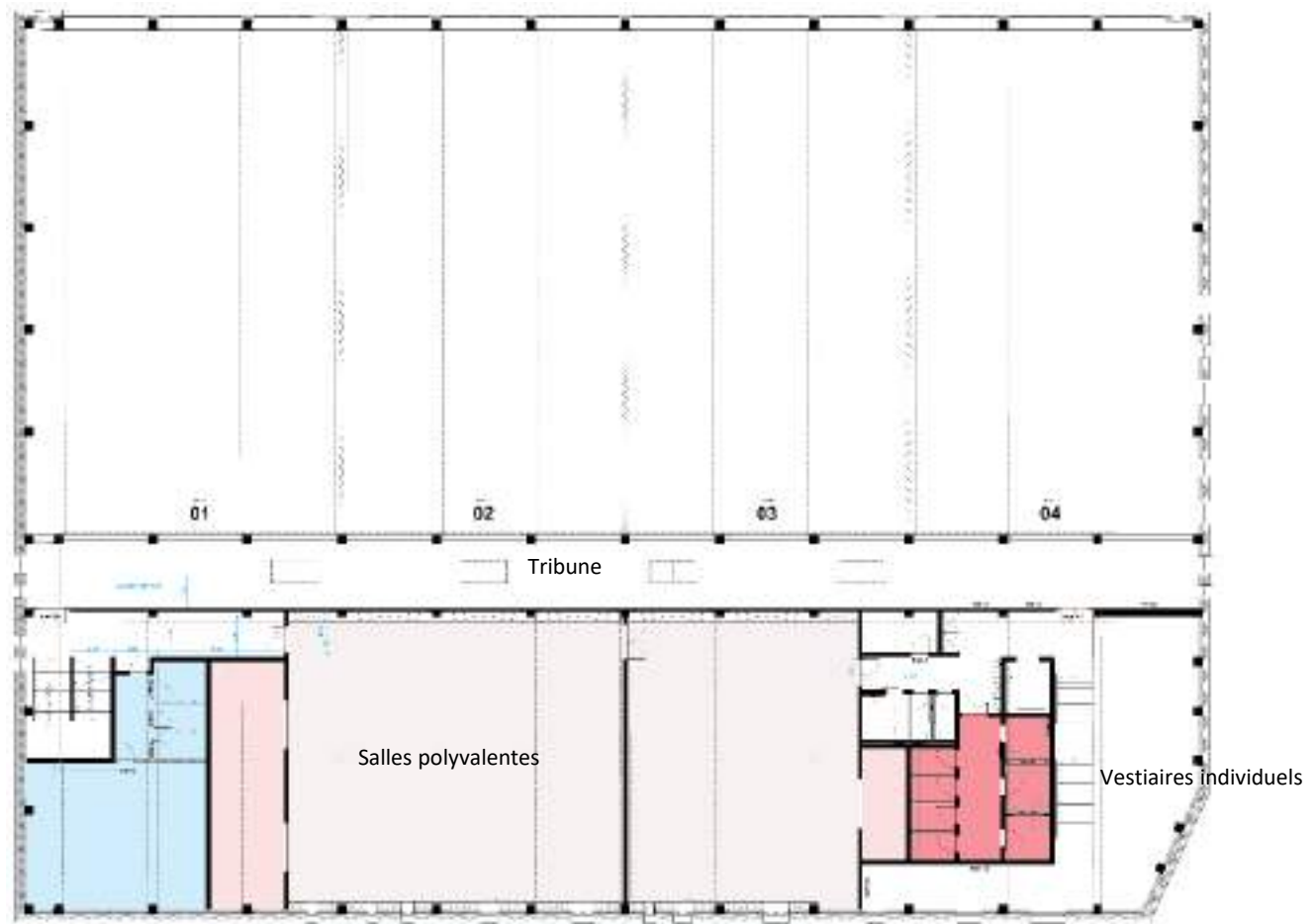
4<sup>e</sup> étage

-  Administration et direction
-  Locaux corps enseignant
-  Terrasse
-  Local technique

## Nouveau hall de sport



Rez-de-chaussée



1<sup>er</sup> étage

## 6. CONCEPT CONSTRUCTIF

### Ancien LTA

- Fondations en béton armé avec fondations profondes en bois
- Renforcement des planchers ;
- Création de plusieurs nouvelles cages d'escaliers en béton ;
- Conservation de la structure métallique porteuse existante du toit avec protection par une peinture ignifuge ;
- Renforcements des portails par des tirants et / ou des colonnes métalliques ;
- Construction d'une nouvelle passerelle métallique au premier étage, remplaçant les anciennes liaisons au rez-de-chaussée entre le bâtiment principal et le bâtiment de l'ASTA ;
- Conservation de la dalle du 1<sup>er</sup> étage pour la rehausse de l'aile gauche en L du bâtiment de l'ASTA ;
- Ajout d'un étage en structure bois.

### Nouveaux bâtiments

- Le nouveau bâtiment et le hall de sport reposent sur un maillage de pieux.
- Le nouveau bâtiment scolaire en béton armé est divisé en 3 blocs :
  - Bloc 1 : structure poteaux-dalles en béton armé, surplombant les cuisines ;
  - Bloc 2 : même système porteur, rigidité latérale assurée par le noyau central de la cage d'escalier ;
  - Bloc 3: repose sur deux voiles-poutres en béton armé, délimitant les couloirs des niveaux supérieurs afin de créer un espace pour le réfectoire sans appuis intérieurs.



Nouveau hall d'entrée bâtiment principal

## 7. CONCEPT ÉNERGÉTIQUE ET DURABILITÉ

### Ancien LTA

- Mise en œuvre d'une isolation complète des toitures en laine minérale ;
- Mise en œuvre d'une isolation intérieure en panneaux de silicate de calcium ;
- Remplacement des menuiseries extérieures par des fenêtres à triple vitrage, associées à une protection solaire extérieure ;
- Valorisation de l'inertie thermique de la masse du bâtiment permettant d'emmagasiner la chaleur provenant des charges calorifiques pendant les heures d'utilisation ;
- Raccordement au réseau de chauffage urbain de la Ville d'Ettelbruck.

### Nouveaux bâtiments

Le nouveau bâtiment scolaire et le hall de sport visent à atteindre une haute efficacité énergétique tout en minimisant les consommations énergétiques:

- Conception orientée vers la flexibilité d'usage du bâtiment afin d'assurer son adaptabilité aux évolutions à court et long terme ;
- Choix des matériaux selon leur potentiel de déconstruction de réversibilité des ressources ;
- Toitures plates équipées de panneaux photovoltaïques pour la production d'énergie électrique;
- Pompes à chaleur géothermiques réversibles pour la production de chaleur et de froid;

L'installation d'une ventilation mécanique intégrale avec récupération de chaleur est prévue pour le bâtiment de l'ancien LTA et les nouveaux bâtiments.



## 9. AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS ET SURFACES ET VOLUMES

### Aménagements extérieurs

- Aménagements d'environ 7'700 m<sup>2</sup> d'espaces extérieurs ;
- Renouvellement des conduites extérieures enterrées ;
- Mise en place d'étanchéités enterrées au droit des murs ainsi que de nouveaux lits de pose pour les revêtements de sol ;
- Mise en place d'un système de récupération des eaux de pluie pour alimenter les chasses d'eau des sanitaires ;
- Utilisation des eaux pluviales pour l'arrosage des plantations et du potager ;
- Aménagement de bassins à ciel ouvert, situés devant l'ancien LTA, pour assurer le contrôle visuel des eaux pluviales ;
- Dépollution et descellement des terres afin de rendre le campus plus écologique et attractif ;
- Réalisation d'un terrain multisports extérieur divisible en 3 parties avec piste d'athlétisme ;
- Aménagement de 62 places de parking.

### Surfaces et volumes

#### Surface brute

**36'740 m<sup>2</sup>**

- Ancien LTA 19'886 m<sup>2</sup>
- Nouveaux bâtiments 16'854 m<sup>2</sup>

#### Volume brut

**174'128 m<sup>3</sup>**

- Ancien LTA 86'415 m<sup>3</sup>
- Nouveaux bâtiments 87'713 m<sup>3</sup>



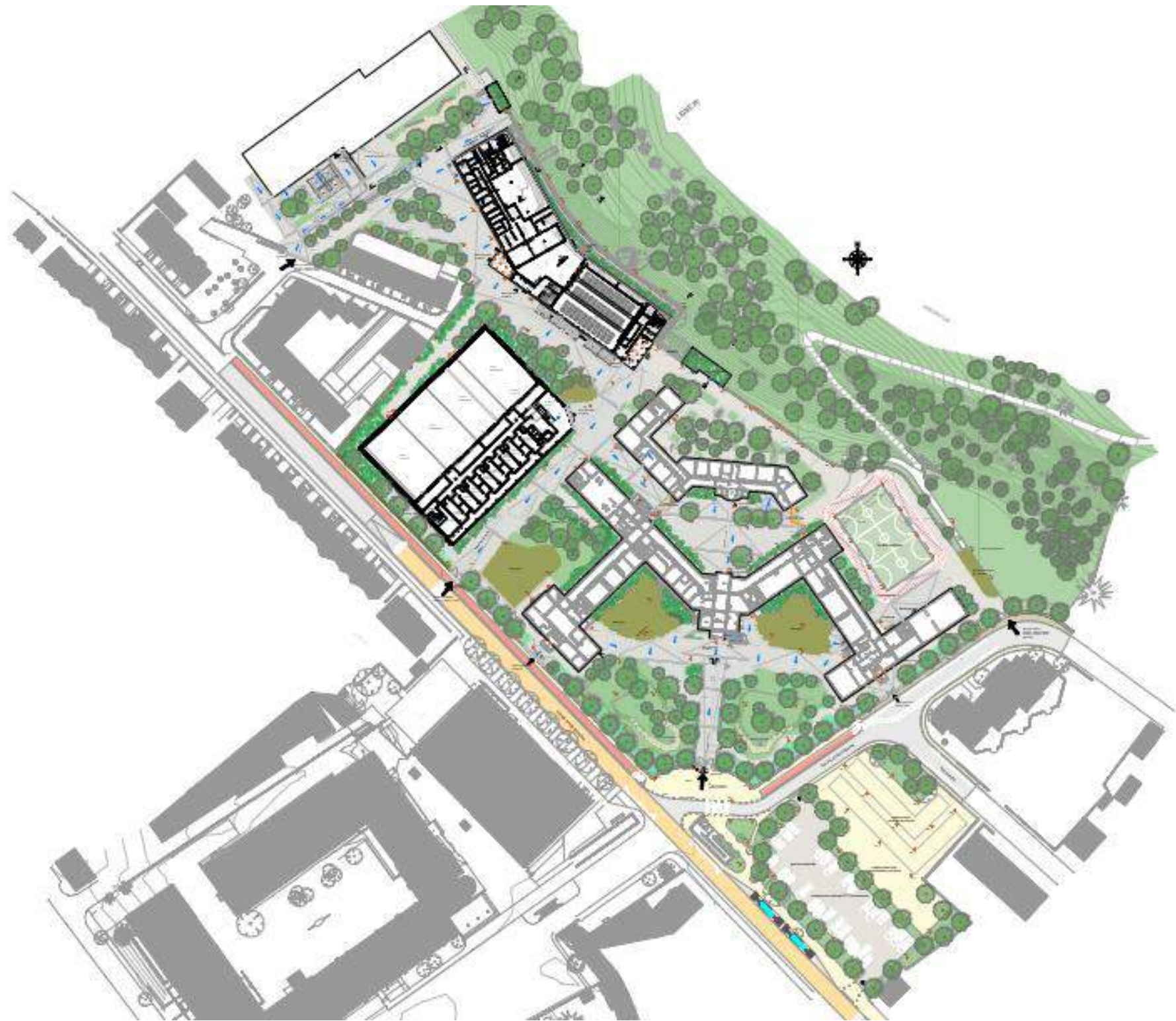
## 10. BUDGET

Indice 1164,15 – avril 2025

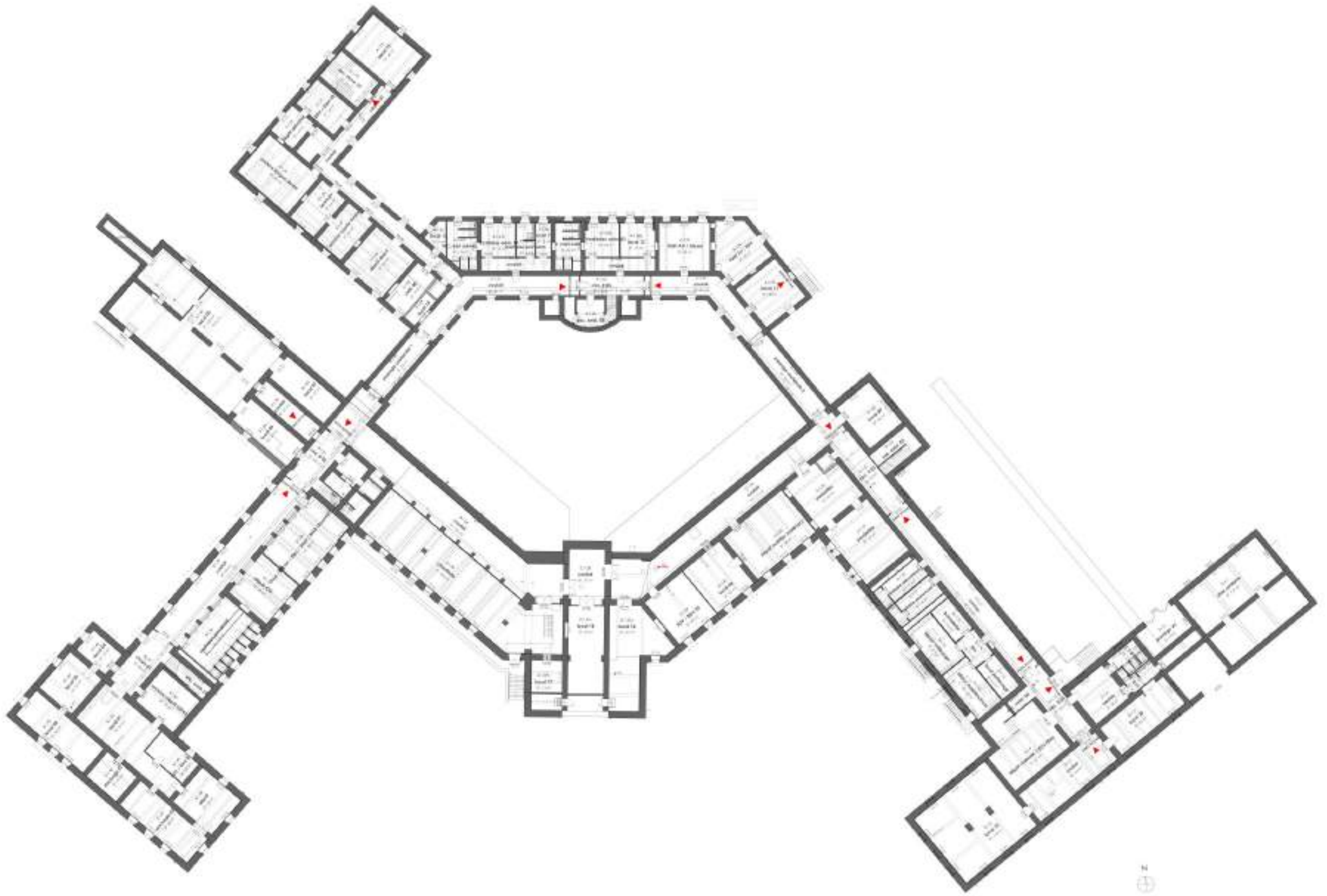
<b>COÛT DE LA CONSTRUCTION</b>		<b>165'060'000</b>
Gros œuvre clos et fermé *	82'757'000	
Installations techniques *	44'346'000	
Parachèvement *	37'957'000	
<b>COÛT COMPLEMENTAIRE</b>		<b>23'462'000</b>
Travaux préparatoires	12'413'000	
Aménagements extérieurs et infrastructures	4'820'000	
Équipement mobilier et spéciaux (* et **)	5'569'000	
Œuvre d'art (1% du coût de construction)	660'000	
<b>COÛT TOTAL DES TRAVAUX ET ÉQUIPEMENTS</b>		<b>188'522'000</b>
FRAIS DIVERS		5'655'700
HONORAIRES		33'934'000
RÉSERVE POUR IMPRÉVUS (10%)		22'811'200
<b>COÛT TOTAL HTVA</b>		<b>250'922'900</b>
TVA 17%		42'656'893
<b>COÛT TOTAL TTC</b>		<b>293'579'793</b>
<b>ARRONDI À</b>		<b>293'580'000</b>

\* Coûts supplémentaires pour les besoins du Ministère des Sports sur base du programme de construction du 12 novembre 2024; Total de EUR 1'520'000 HTVA

\*\* Équipements spéciaux amovibles à charge du MENEJ



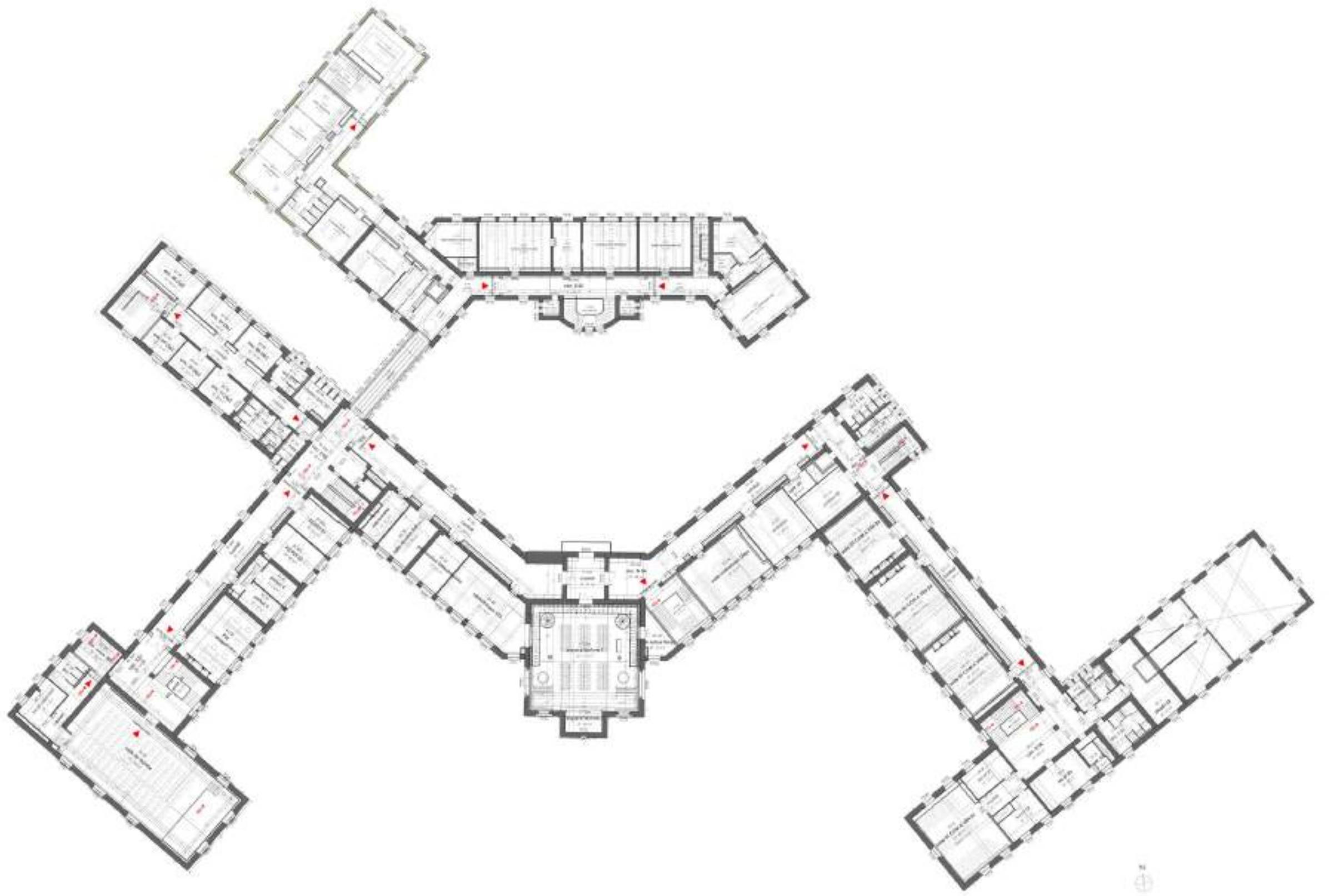
**PLAN D'IMPLANTATION**



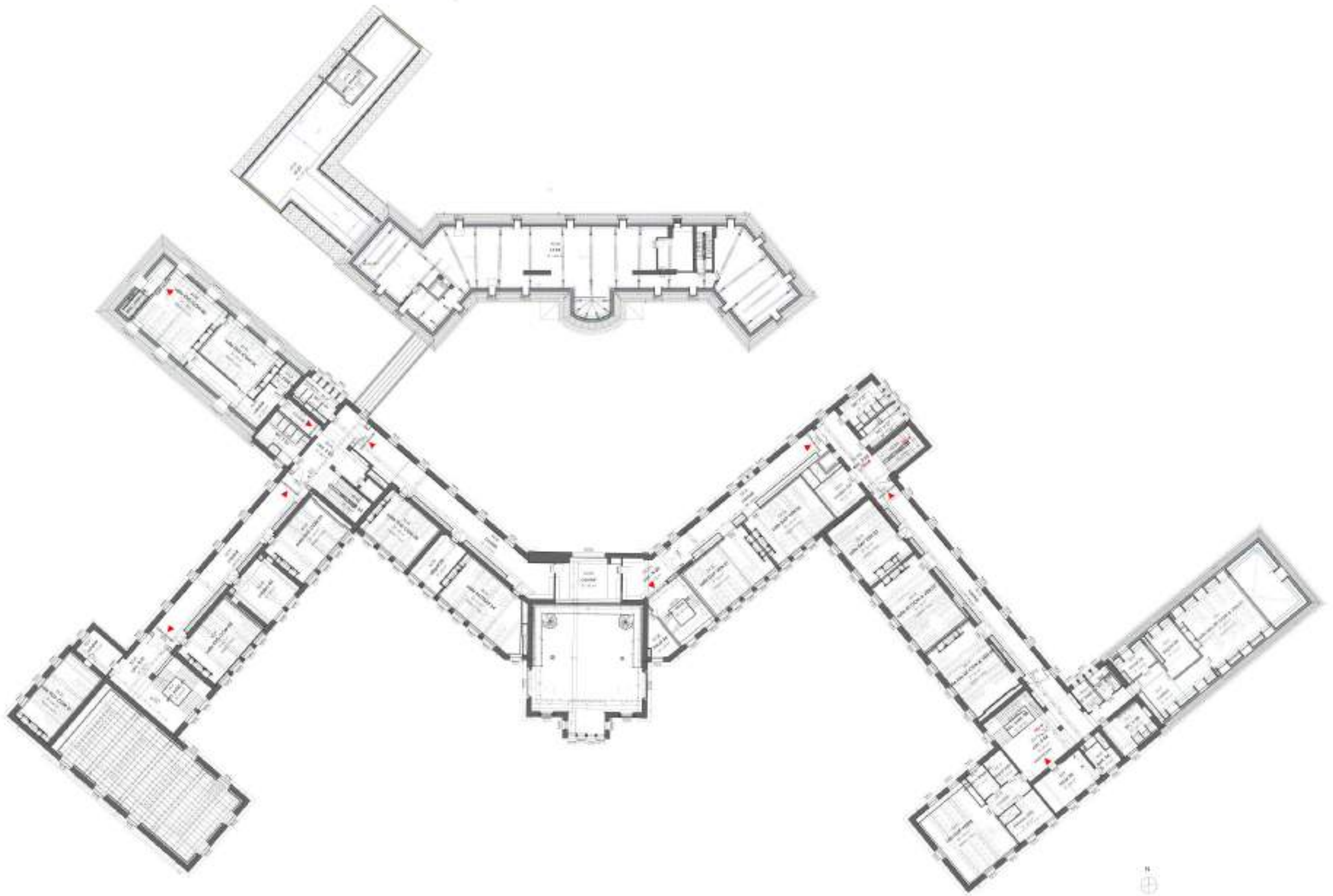
ANCIEN LTA - SOUS-SOL



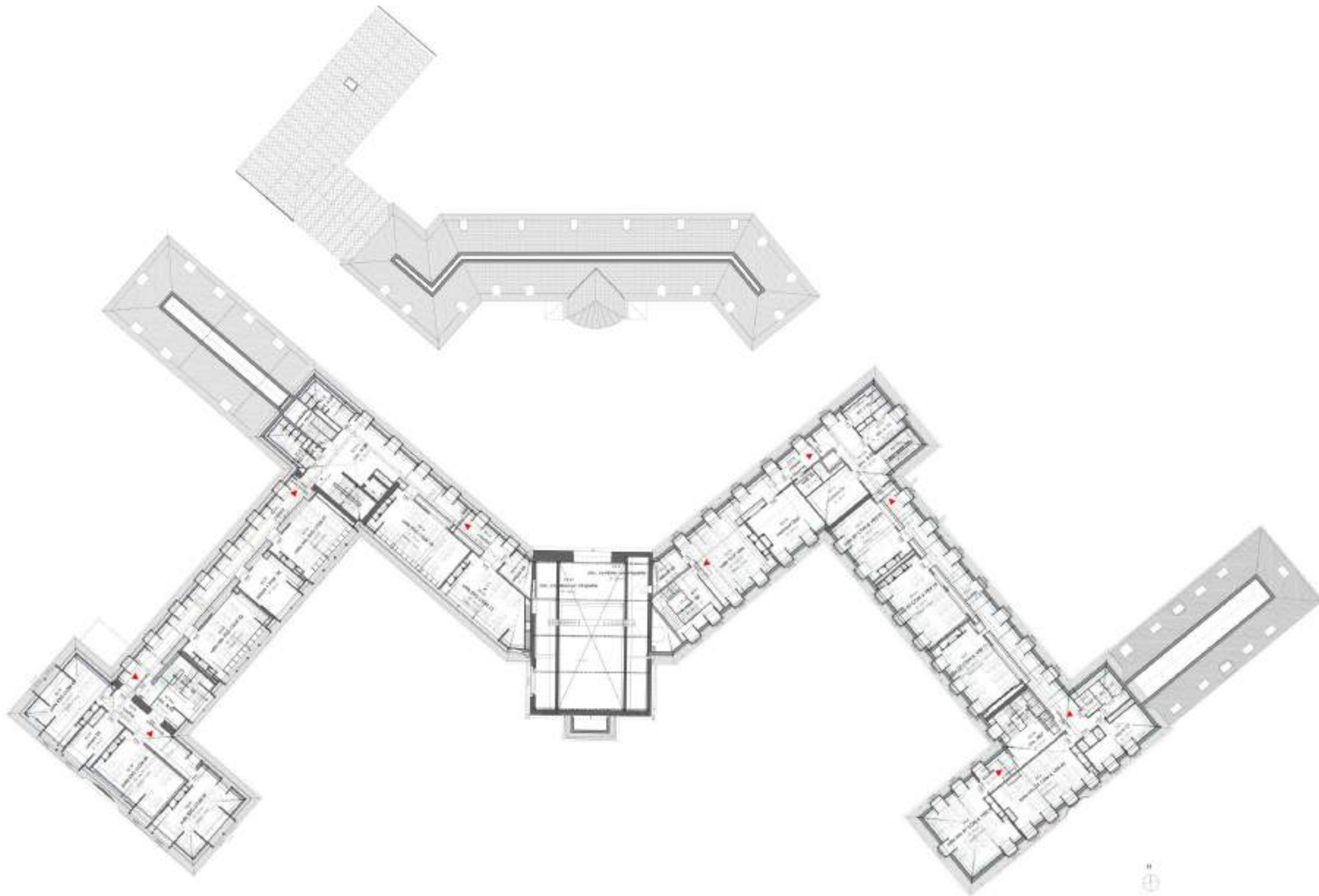
ANCIEN LTA - REZ-DE-CHAUSSÉE



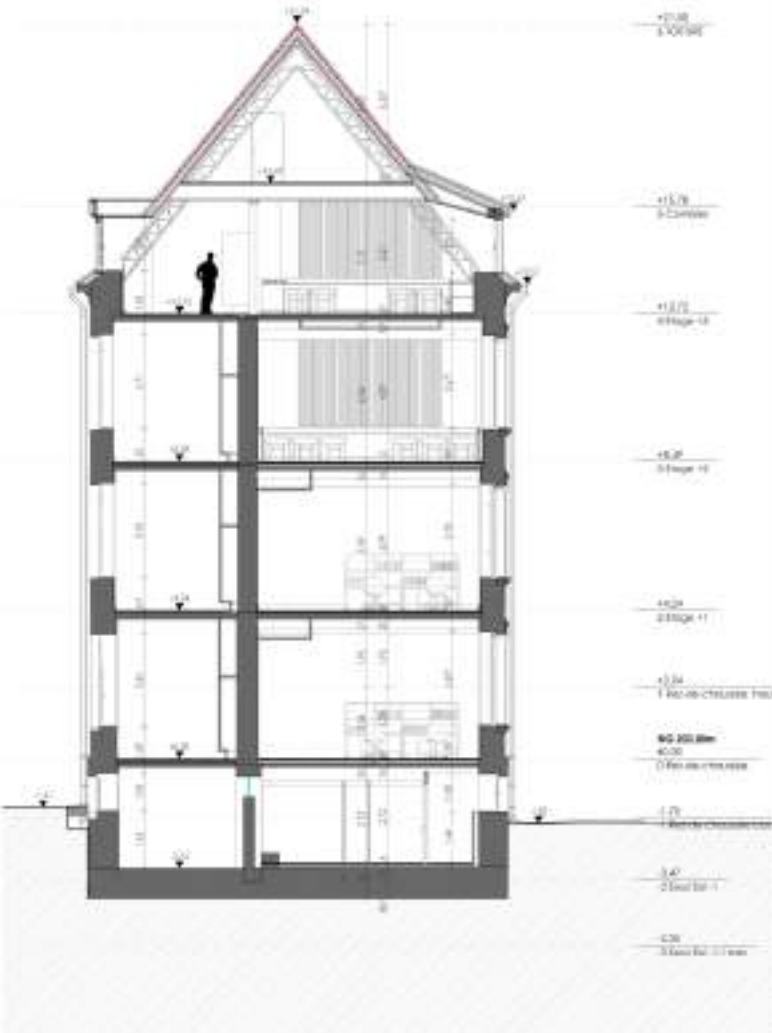
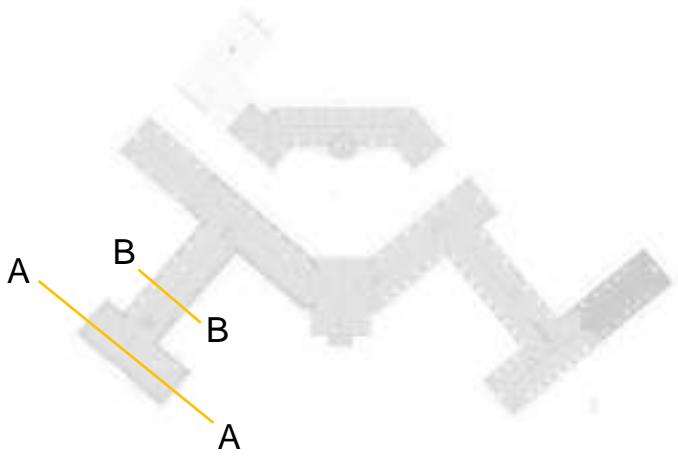
ANCIEN LTA - PREMIER ÉTAGE



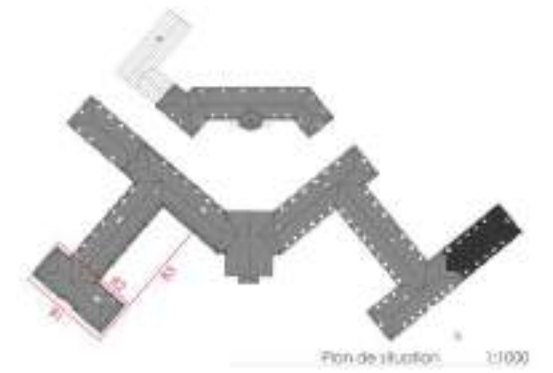
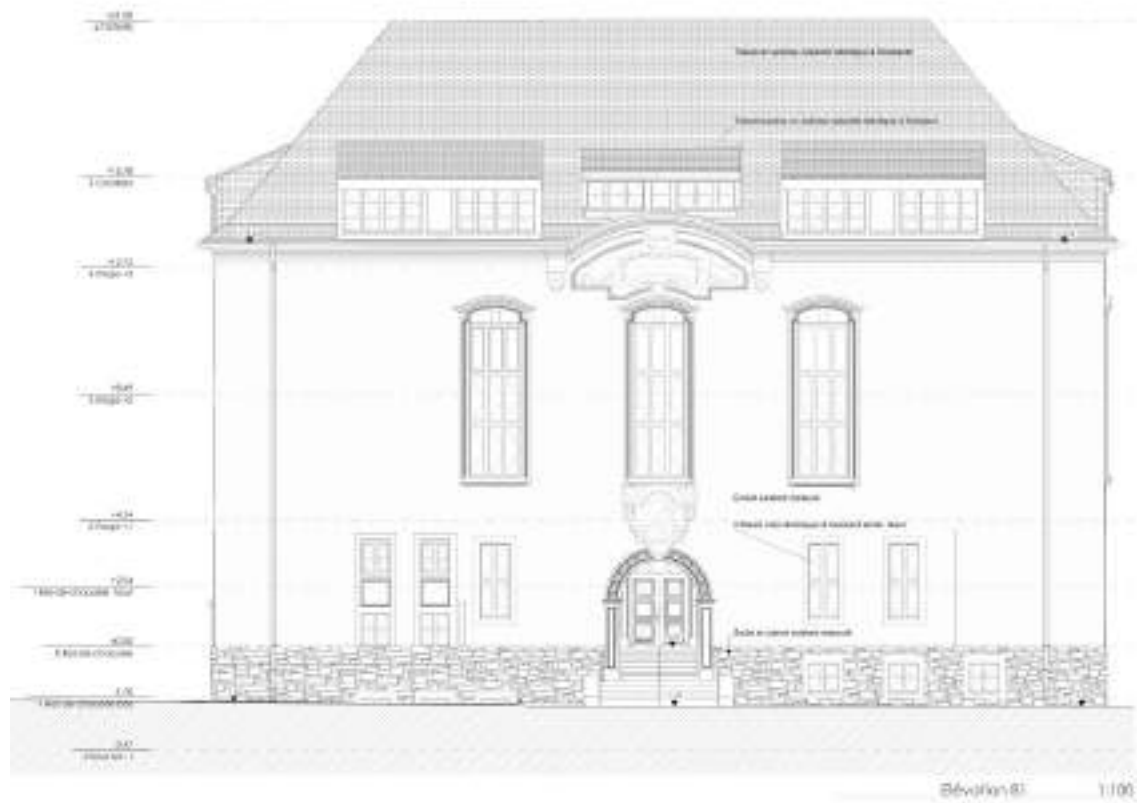
ANCIEN LTA – DEUXIÈME ÉTAGE



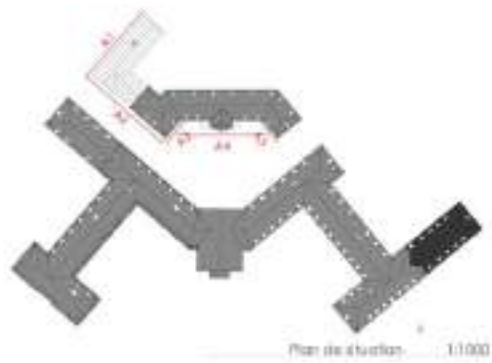
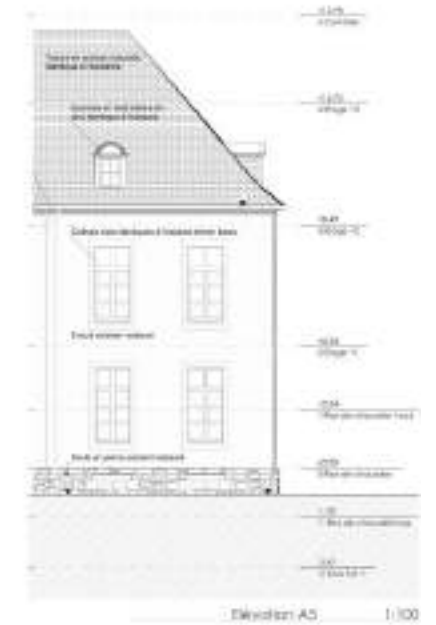
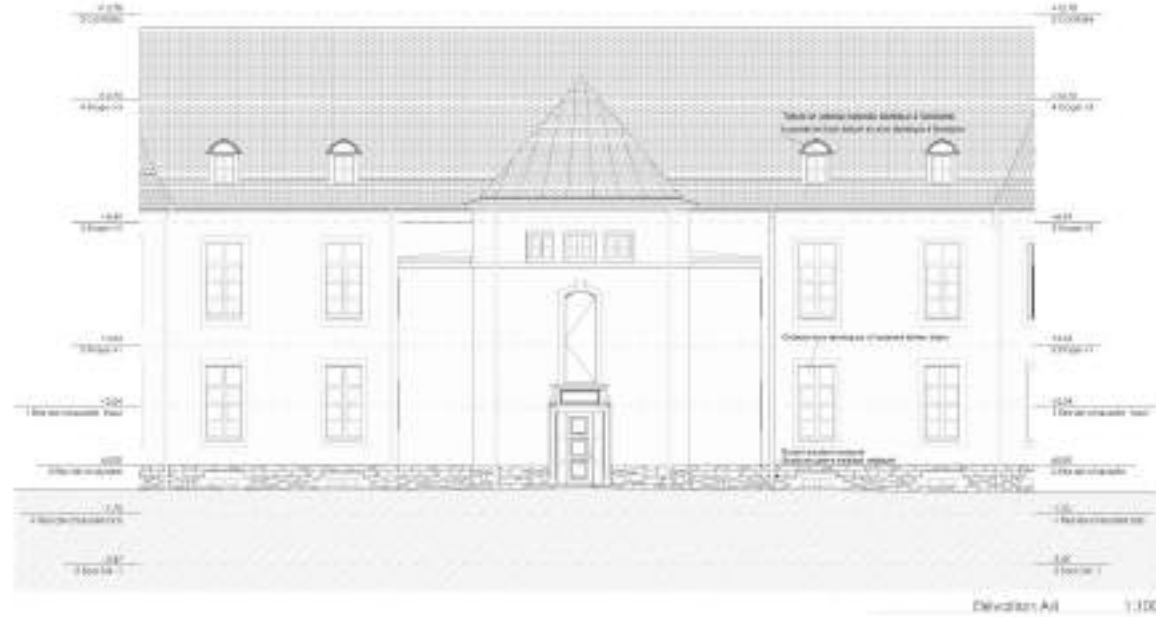
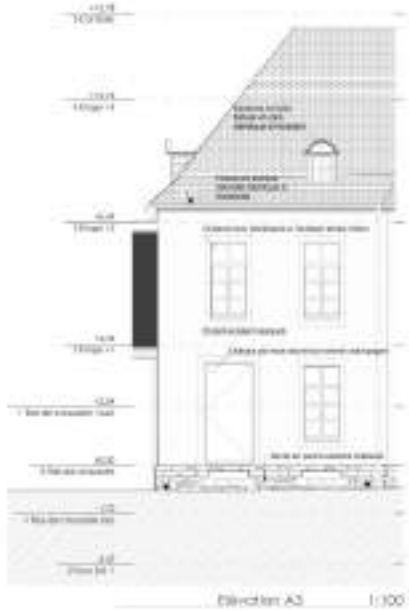
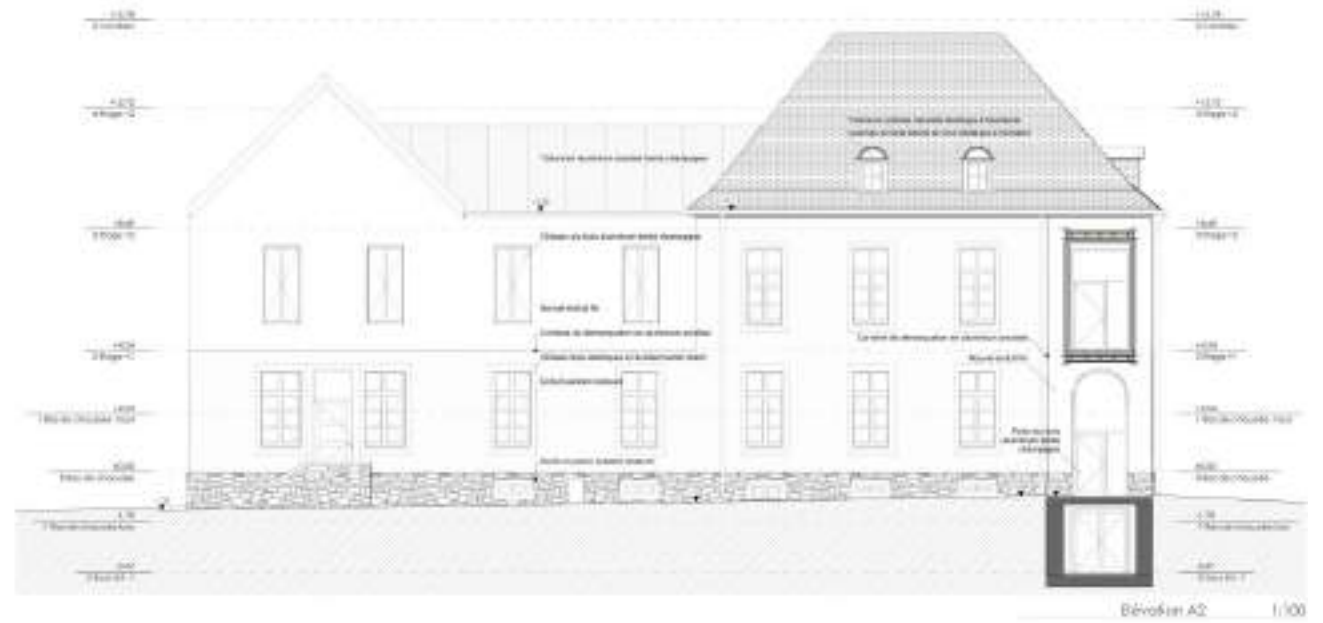
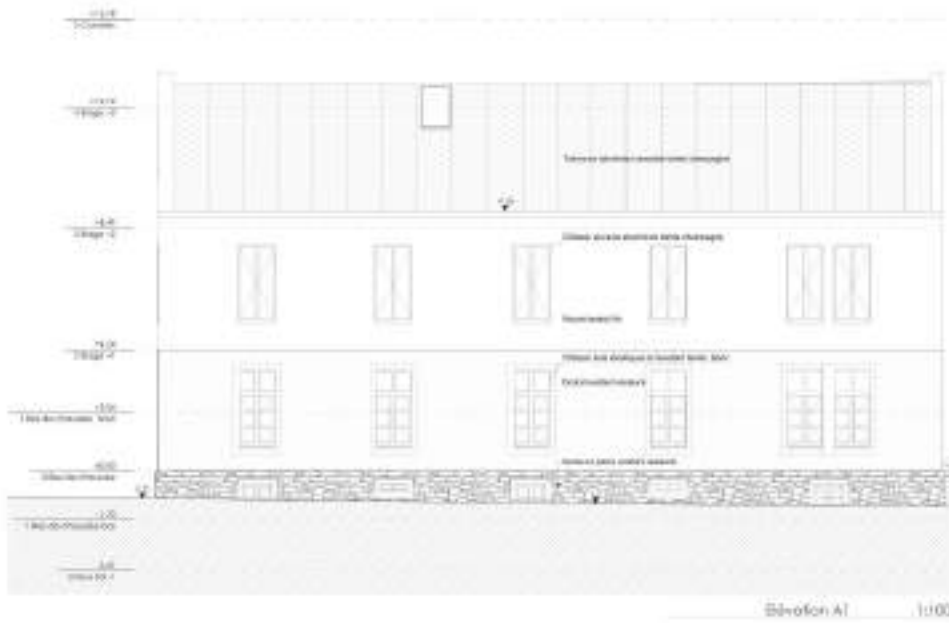
ANCIEN LTA - TROISIÈME ÉTAGE



ANCIEN LTA - COUPE AA ET COUPE BB



**ANCIEN LTA - FACADES**



ANCIEN LTA - FACADES ASTA



NOUVEAU BÂTIMENT SCOLAIRE - REZ-DE-CHAUSSÉE

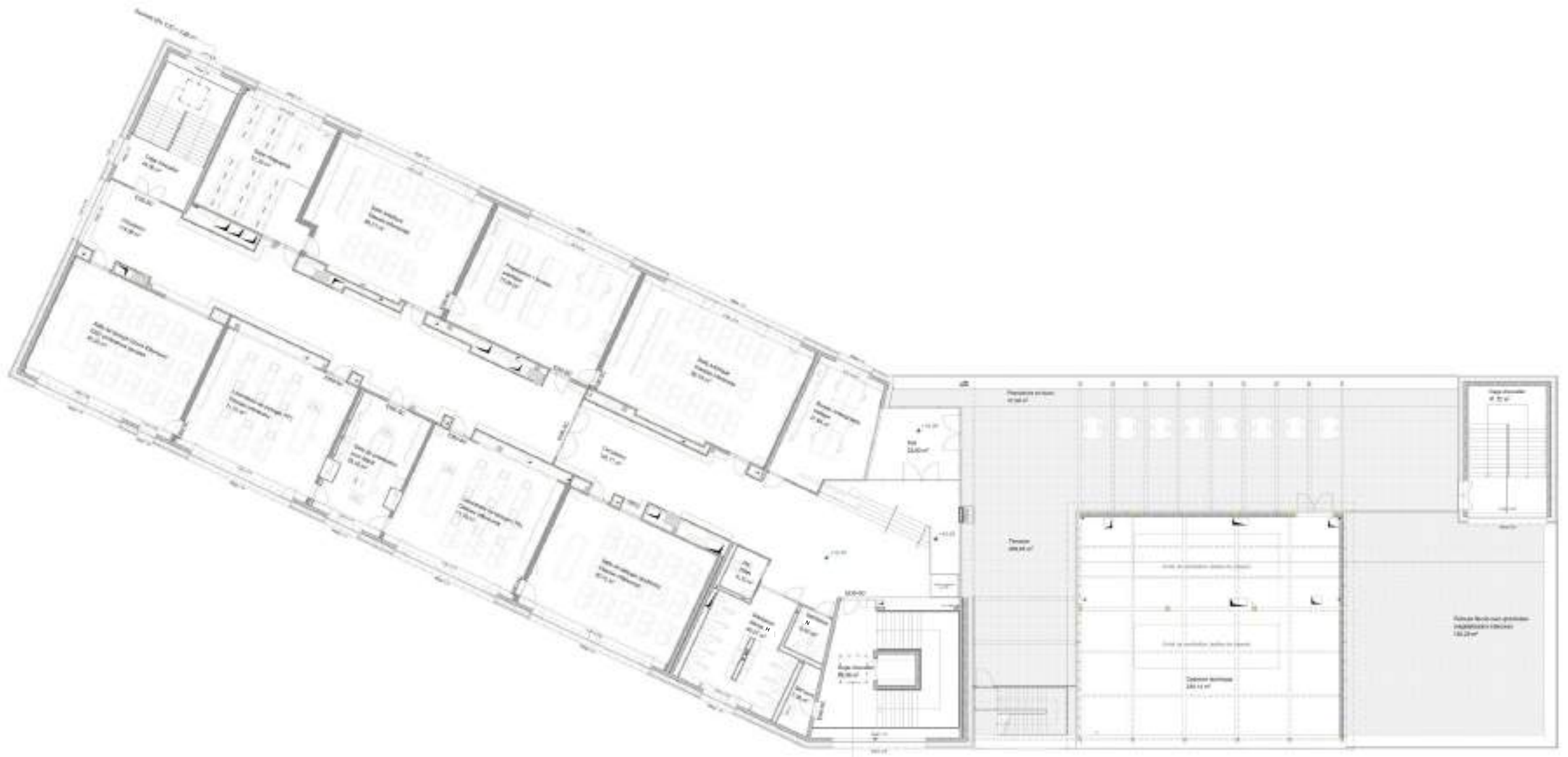


NOUVEAU BÂTIMENT SCOLAIRE - PREMIER ÉTAGE



**NOUVEAU BÂTIMENT SCOLAIRE - DEUXIÈME ÉTAGE**



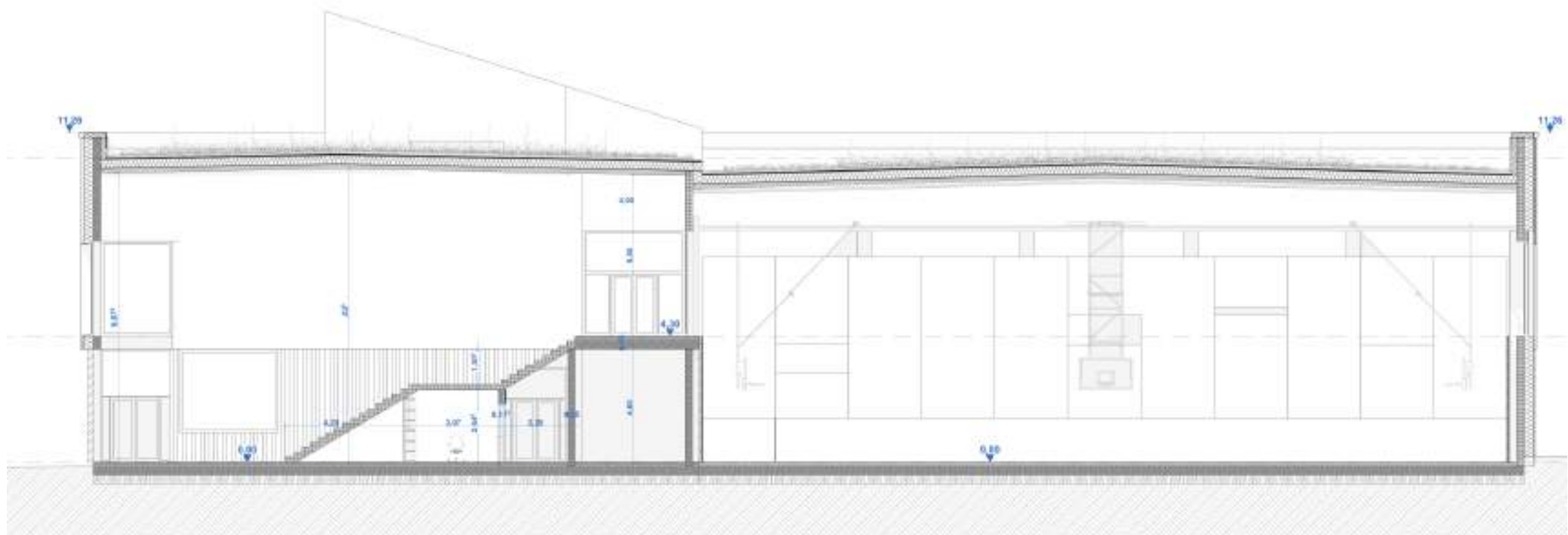
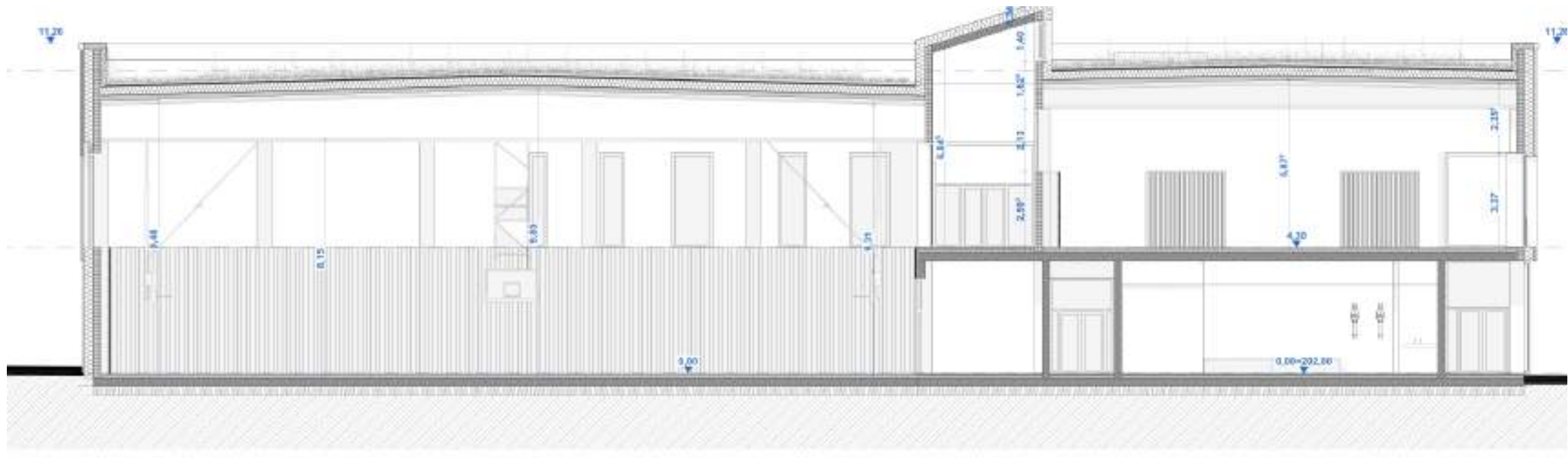


NOUVEAU BÂTIMENT SCOLAIRE - QUATRIÈME ÉTAGE

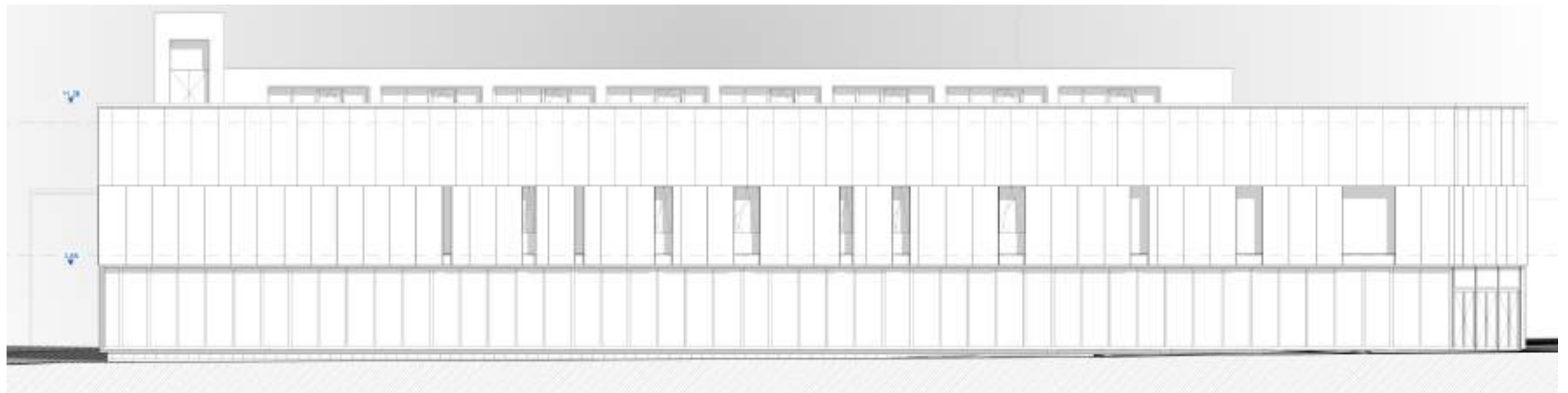








NOUVEAU HALL DE SPORT - COUPES



**NOUVEAU HALL DE SPORT - FACADES**