Dossier consolidé

Date de création : 02-07-2025

Projet de loi 8251

Projet de loi relative au traitement des données de mobilité

Date de dépôt : 19-06-2023
Date de l'avis du Conseil d'État : 29-04-2025
Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Le document « 8251_14_confirmation_dispense_second_vote.pdf » n'a pu être ajouté au dossier consolidé.

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
19-06-2023	Déposé	20250514_Depôt	3
27-11-2023	Avis de la Chambre de Commerce (11.10.2023)	20250514_Avis	20
27-11-2023	Avis de la Chambre des Salariés (16.11.2023)	20250514_Avis_2	23
27-11-2023	Avis de la Commission nationale pour la protection des données (10.11.2023)	20250514_Avis_4	28
10-12-2024	Avis du Conseil d'État (10.12.2024)	20250514_Avis_3	45
13-02-2025	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	20250515_AmendementParlementaire	50
29-04-2025	Avis complémentaire du Conseil d'État (29.4.2025)	20250515_Avis	67
06-05-2025	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (22.4.2025)	20250527_Avis	71
19-06-2025	Résumé du dossier	Résumé	74
19-06-2025	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Mme. Corinne Cahen	20250619_RapportCommission	76
26-06-2025	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°91	20250626_BulletinPremierVote	99
26-06-2025	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°91	20250626_TexteVote	102
26-06-2025	Données personnelles recueillies par l'Observatoire digital de la mobilité	Document écrit de dépot	108

20250514_Depôt

Nº 8251

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 19.6.2023

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la mobilité.

Palais de Luxembourg, le 26 mai 2023

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1er – Missions et organisation de l'Observatoire

Art. 1er. (1) Il est créé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, appelé ci-après « le ministre », un Observatoire digital de la mobilité, désigné ci-après comme « l'Observatoire »

(2) L'Observatoire a une mission d'intérêt public.

Art. 2. Au sens de la présente loi, on entend par :

1° « planification de la mobilité » : le processus selon lequel le ministre identifie les mesures nécessaires pour adapter l'offre de mobilité aux besoins de mobilité actuels et projetés des personnes;

2° « données de mobilité » : les données nécessaires à la planification de la mobilité. Elles s'obtiennent par l'observation :

a. de la mobilité des personnes et des marchandises,

b. des infrastructures utilisées pour les déplacements,

c. des facteurs qui déterminent les besoins de mobilité, tels que l'aménagement du territoire, la localisation des résidences, emplois et autres points d'intérêt, la situation socio-économique des voyageurs et leur capacité à utiliser différentes offres de mobilité ;

3° « détenteur de données » : une personne morale ou physique qui a le droit de donner accès à ou de partager certaines données à caractère non personnel ou qui est le responsable de traitement en cas de données personnelles.

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

5° « format lisible par machine » : un document est considéré comme étant dans un format lisible par machine s'il se présente dans un format de fichier structuré de telle manière que les applications logicielles peuvent facilement identifier et reconnaître des données spécifiques et les extraire ;

6° « données à caractère non personnel » : les données autres que les données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 ;

7° « les services numériques d'assistance au déplacement » : les services qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, d'engins personnels de déplacement ou à pied ;

8° « transport à la demande » : un service de transport de voyageurs qui se caractérise par la flexibilité des itinéraires, tels que le covoiturage, le partage de voitures, les vélos en libre-service, le partage de trajets, les taxis, les services de trajet à la demande ;

9° « flux » : un groupe de personnes ou de véhicules qui effectuent, dans un intervalle de temps donné, le même déplacement entre deux points d'un réseau de transport monomodal ou multimodal ;

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

Art. 3. L'Observatoire a pour mission:

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

2° d'analyser ces données ;

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

Art. 4. (1) Le ministre désigne, parmi les agents de son ministère, un coordinateur de l'Observatoire. Le coordinateur de l'Observatoire est chargé du fonctionnement de l'Observatoire.

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

Chapitre 2. – Collecte et traitement des données

Art. 5. Le ministre est responsable des traitements de données à caractère personnel nécessaires pour remplir la mission de l'Observatoire, au sens du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

Art. 6. (1) L'Observatoire ne collecte et ne sollicite des données à caractère personnel que sous forme pseudonymisée et sans la clé permettant de réidentifier les personnes.

(2) L'Observatoire, ayant obtenu différents jeux de données pseudonymisées en vertu des articles 7, 8 ou 9, peut les utiliser dans une même analyse, mais pas d'une façon qui permettrait de réidentifier les personnes.

(3) L'Observatoire détruit les données à caractère personnel au terme d'une durée de traitement ne dépassant pas les deux ans après leur réception.

Art. 7. Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à l'article 3, l'Observatoire peut mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché, qui utilisent les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg ou qui possèdent un véhicule qui utilise les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg. Afin d'établir la représentativité de l'échantillon, l'Observatoire peut collecter, en plus des informations relatives aux comportements de mobilité, des données socioéconomiques des participants. Ces enquêtes peuvent être menées par le moyen de questionnaires, par téléphone ou tout autre système d'acquisition de données pourvu que les participants aient donné leur consentement.

Art. 8. (1) Pour autant que les données demandées existent et ne sont pas encore publiées en un format lisible par machine, les détenteurs de données énumérés ci-dessous donnent accès au ministre, sur sa demande et dans les délais fixés dans sa requête, aux données à caractère personnel ou non personnel nécessaires à l'exécution des missions de l'Observatoire telles que prévues à l'article 3, selon les modalités de l'article 6 et telles que précisées par les finalités suivantes :

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

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

b. données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle, le niveau d'éducation telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;

c. données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe telles que gérées dans le Registre national de personnes physiques ;

d. données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques;

e. données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle telles que détenues par les employeurs ;

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

a. données concernant la localisation des établissements scolaires, le nombre d'élèves, leur lieu de résidence et année d'études telles que détenues par les administrations communales pour ce qui est de l'enseignement fondamental et par les ministères ayant dans leurs attributions l'Éducation supérieure, l'Enseignement secondaire ou l'Enseignement fondamental ;

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

a. données concernant les déplacements des téléphones portables et données sur les utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données;

b. données concernant les déplacements effectués et données sur les utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;

c. données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;

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

a. données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ministère ayant dans ses attributions les Transports routiers et le ministère ayant dans ses attributions le Contrôle des exportations, des importations et du transit ;

b. données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

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

a. données concernant la topologie, la règlementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par d'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;

b. données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;

c. données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;

d. données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;

e. données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;

f. données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;

g. données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;

6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :

a. données concernant les perspectives économiques, et notamment la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

b. données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ministère ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, le ministère ayant la

Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ministère ayant le Logement dans ses attributions, le ministère ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;

c. données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

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

Art. 9. Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à l'article 3, et en particulier la compréhension des flux de véhicules à travers les réseaux de transport, l'Observatoire peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau. Les données collectées à cette fin doivent être détruites endéans 24 heures et ne doivent pas être utilisées pour identifier les occupants ou le propriétaire du véhicule.

Chapitre 3. – Rapports et publications de l'Observatoire

Art. 10. 1. L'Observatoire établit annuellement un rapport d'activités.

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

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

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1.

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

Ad Article 2.

Cet article comprend les définitions d'un certain nombre d'expressions au sens de la présente loi. Les expressions suivantes méritent des explications :

Les services numériques d'assistance au déplacement

Cette définition est issue de l'article L1214-8-3 du code des transports français.

Format lisible par machine

Cette définition est reprise de la directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public.

Transport à la demande

Cette définition est reprise du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

Point d'intérêt communal

Cette définition est reprise du règlement grand-ducal du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique

Ad Article 3.

Cet article précise les missions de l'observatoire. Dans ce contexte, les expressions suivantes méritent des explications :

Cohérence des données de mobilité :

Alors que le ministère a besoin de données pour répondre à des défis spécifiques concernant par exemple l'opération de ses infrastructures, l'offre des services de transport ou la complémentarité entre différents modes de transport, la plupart des données de mobilité sont produites par des acteurs autres que le ministère et pour des besoins autres que ceux du ministre. Du point de vue du ministre, les données de mobilité des divers détenteurs ne sont donc pas d'office comparables entre elles ou complètes. Étant donné le rôle central et multimodal du ministère dans le secteur des transports, le rôle d'agrégateur de telles données de mobilité revient naturellement à l'Observatoire. Cette agrégation et cette mise en cohérence des données de mobilité vont au-delà d'un simple reformatage ex-post des données produites par d'autres acteurs. L'Observatoire a vocation à collaborer ex-ante avec les détenteurs de données afin que les données qui lui sont utiles soient, dans la mesure du possible, produites de manière à faciliter ensuite leur mise en cohérence.

Continuité de la collecte des données de mobilité :

La collecte et le traitement de la vaste palette de données de mobilité constituent une partie significative de l'effort nécessaire à la planification de la mobilité. D'un point de vue budgétaire, administratif et technique, il est plus efficace de collecter et traiter des données de mobilité de façon continue comme activité courante, que de l'inclure en tant qu'étape préparatoire dans chacune des très nombreuses études du ministère et de ses administrations – d'autant plus que la mobilité continue à évoluer pendant la durée des projets visés par ces études.

Organismes internationaux intéressés :

Il s'agit de l'Union Européenne et d'organisations comme l'OCDE, qui sont les demandeurs principaux de données nécessaires au suivi et à la mise en œuvre des politiques de mobilité.

Diffusion de données

En vertu de sa mission d'intérêt public, l'Observatoire publie le résultat de nombreuses de ses analyses. En règle générale, les résultats diffusés se limitent à des indicateurs statistiques anonymes. S'ils se basent certes sur une multitude de données dont certaines peuvent être à caractère personnel, les résultats diffusés ne permettent en aucun cas d'identifier les comportements ou besoins de mobilité d'un ou de plusieurs individus. Dans des cas spécifiques, comme par exemple si l'Observatoire est sollicité par un institut de recherche pour partager les résultats d'une enquête menée par l'Observatoire, celui-ci peut partager des données non pas anonymes, mais pseudonymisées. Puisqu'en vertu de l'article 6, les données à caractère personnel dont l'Observatoire dispose sont dans tous les cas pseudoynmisées, les données ainsi diffusées le sont aussi, et ne permettent, à elles seules, pas au destinataire d'identifier un quelconque individu.

Ad Article 4.

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

Étant donné que l'Observatoire est mis en œuvre au sein de son ministère, le ministre choisit, parmi les agents du ministère, le coordinateur de l'Observatoire.

Puisque la mission de l'Observatoire nécessite une concertation systématique avec des acteurs externes au ministère, il est utile de créer une plateforme d'échanges entre ces différents acteurs qui collaborent avec l'Observatoire. Étant donné que ces acteurs peuvent changer d'année en année, il convient de donner à cette plateforme un caractère flexible. Le coordinateur de l'Observatoire réunira au moins une fois par an les acteurs en question. Ces échanges permettront d'aligner les approches de production de données par les différents détenteurs et de trouver des synergies concernant tant la production que l'exploitation de données de mobilité, voire la digitalisation de la mobilité en général.

Ad Article 6.

Cet article décrit l'approche générale de l'Observatoire quant à la collecte et la gestion de données à caractère personnel. Les données elles-mêmes et les finalités de leur collecte sont décrites dans les articles 7, 8 et 9.

Dans le sens de la mission de l'Observatoire décrite sous l'article 3, le comportement de mobilité d'un individu en particulier ne constitue en aucun cas un enjeu de politique de mobilité et n'intéresse donc pas l'Observatoire. L'Observatoire s'intéresse exclusivement à des flux suffisamment importants pour pouvoir impacter les réseaux de transports. Dans tous les cas, l'identité des voyageurs dont le comportement et les besoins de mobilité sont observés est sans intérêt pour l'Observatoire.

Ad Article 7

Certaines quantités, surtout liées à la perception humaine, comme par exemple la motivation pour un certain déplacement ou pour le choix d'un certain mode de transport, sont plus faciles à capter en interrogeant les utilisateurs qu'à partir de sources numériques. C'est pourquoi l'Observatoire a besoin de mener des enquêtes. Pour pouvoir projeter la demande de mobilité, les services de planification de la mobilité du ministre doivent comprendre les comportements et les besoins de mobilité d'un échantillon représentatif des personnes et des véhicules qui se déplacent sur le territoire du Grand-Duché. Vu la situation économique particulière du Luxembourg, une partie importante des utilisateurs réside dans un pays voisin mais travaille au Grand-Duché, visite le Grand-Duché pour d'autres motifs, ou transite par le Grand-Duché. Afin de déterminer la représentativité de l'échantillon selon les règles de l'art, l'Observatoire a besoin de collecter des données à caractère personnel. Puisqu'avant de participer à une enquête, la personne est informée de la finalité de la collecte de données et peut refuser de fournir telle ou telle donnée, la prévisibilité de l'utilisation des données à caractère personnel est donnée. Ceci est le cas aussi bien si les données sont collectées par le moyen d'un questionnaire ou par le moyen d'une application à installer sur le smartphone.

Ad. Article 8.

(1) Etant donné que l'Observatoire ne peut remplir sa mission sans les données d'un certain nombre de détenteurs de données, cet article crée l'obligation de fournir au ministre, pour autant qu'elles existent, les données dont l'Observatoire exprime le besoin. Pour obtenir une vue d'ensemble aussi complète que possible et pouvoir adapter au mieux les investissements de l'État dans les infrastructures et les services de transport aux besoins du pays, et parce que les données dont disposent différents détenteurs de données sur un même sujet sont souvent similaires mais non identiques, il est nécessaire de comparer et ainsi compléter les données de plusieurs détenteurs. Étant donné que certaines données sont à caractère personnel, chaque donnée est explicitement reliée à une finalité. Celle-ci ne vise jamais à comprendre le comportement ou les besoins de mobilité d'un individu en particulier, mais toujours d'un groupe de personnes présentant un comportement ou des besoins de mobilité similaires. Ces finalités, détenteurs de données et données sont les suivants :

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

Puisque les déplacements entre le domicile et le travail se concentrent aux heures de pointe, la compréhension des flux associés est d'une importance primordiale.

a. L'ACD dispose du registre le plus complet concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenu. En plus du lieu de résidence et de travail, l'information concernant le secteur d'activité et la fourchette de revenu permet à l'Observatoire de comprendre plus finement des phénomènes essentiels tel que le télétravail et de prendre en compte les moyens financiers des usagers auxquels est destinée une offre.

b. Les données de l'IGSS complémentent celles de l'ACD en ce qu'elles incluent par exemple la population significative des fonctionnaires européens.

c. Le RNPP couvre tous les résidents, non seulement les « actifs » couverts par les sources 1° a. et 1° b.. L'âge, le niveau d'éducation et la situation professionnelle indiquent le nombre de résidents dans une zone qui potentiellement voudront se déplacer pour le travail et ceux qui, à cause d'un emploi à temps partiel, se déplacent en-dehors des pointes matinales et du soir. La composition du ménage et en particulier la présence de mineurs dans les ménages induit des besoins spécifiques pouvant être combinés avec les trajets domicile-travail, comme déposer un enfant à l'école.

d. Le RNPM couvre la totalité des entreprises, et – à travers le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires – du nombre d'emplois dans une zone donnée ;

e. Si une entreprise ou une zone d'activité demande au ministre l'élaboration d'un plan de mobilité entreprises, une analyse plus approfondie des besoins des voyageurs peut se faire à base de données pseudonymisées fournies par les entreprises sur leurs employés.

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

L'éducation est le motif de déplacement le plus structurant après le travail. Vu que les déplacements associés se concentrent également aux heures de pointe, et que la population des voyageurs concernés a des besoins et contraintes spécifiques, la compréhension de ces flux est fondamentale à la mission de l'Observatoire.

a. A l'instar des sources 1° a. et 1° b., l'objectif est l'estimation des flux des élèves entre leurs lieux de résidence et leurs établissements d'éducation ; le lieu de résidence et la localisation des établissements scolaires marque l'origine et la destination des flux ; le nombre d'élèves mesure la magnitude du flux ; le nombre d'élèves par année d'études est la base de la projection de la demande, puisqu'il permet d'estimer le nombre d'élèves qui quitteront et rejoindront un établissement dans les années à venir.

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

D'après l'enquête mobilité « LuxMobil » en 2017, les déplacements domicile-travail et domicile-éducation représentent près de 60% de tous les déplacements effectués au Luxembourg ; les sources décrites sous 1° et 2° ne couvrent donc pas 40% de la mobilité au Luxembourg. C'est pourquoi, l'Observatoire exploite les sources suivantes :

a. L'analyse des rebondissements de téléphones portables sur les antennes des réseaux de communication permet d'estimer le nombre de déplacements effectués entre différentes zones du pays à différents moments du jour. Le traitement est fondamentalement différent de la triangulation de la position exacte d'un téléphone. Il ne s'agit donc nullement de localiser un téléphone en particulier, mais de comprendre entre quels points « A » et « B » des déplacements ont lieu, et par quel itinéraire. La clientèle d'un opérateur ne constituant qu'un échantillon de la population totale, il est nécessaire d'obtenir des données permettant de déterminer la représentativité dudit échantillon. Outre les opérateurs des réseaux de téléphonie mobile, des données complémentaires peuvent être captées par des bornes « Wifi », ainsi que des systèmes « Bluetooth » et « NFC » spécialisés dans des contextes isolés comme p.ex. un arrêt des transports publics ou à bord d'un véhicule des transports publics.

b. Des systèmes qui renseignent les voyageurs sur leurs options de mobilité, ou qui contrôlent l'accès à des services de mobilité collectent des informations sur les déplacements effectués. Cette disposition suit l'exemple de l'article L1214-8-3 du code des transports français, qui exige que « les données pertinentes relatives aux déplacements et à la circulation détenues par les services numériques d'assistance au déplacement […] sont rendues accessible […] aux autorités françaises » afin de « améliorer l'efficacité des politiques publiques de mobilité, notamment la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques, notamment des plans de Mobilité ».

c. L'utilisation du sol à destination renseigne sur les motifs probables des déplacements observés sous 3° a. et 3° b. Par exemple, si le point de départ d'un flux se trouve dans une zone résidentielle et le point d'arrivée se trouve dans une zone dominée par un complexe sportif, on peut supposer que le motif de déplacement est de type « loisir ».

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

a. Le transport de marchandises, que ce soit le transit international sur les autoroutes, la desserte des nombreux chantiers de construction à travers le pays ou les livraisons de commandes en ligne jusque dans les quartiers résidentiels, représente une part importante des déplacements au Grand-Duché. Or, ni les enquêtes, ni les sources de données précitées ne fournissent des données pertinentes à ce sujet. Voilà pourquoi le Plan National de Mobilité 2035 n'a pas pu s'exprimer à ce sujet qui devra cependant être inclus dans les plans nationaux de mobilité 2040 et suivants. Le flux des marchandises peut être estimé à partir d'un échantillon représentatif de déplacements fret, dont l'origine, la destination et la quantité transportée sont connues. L'itinéraire emprunté permet de projeter les flux sur l'infrastructure de transport et de mesurer ainsi l'efficacité de l'offre des transports existante respectivement de formuler des mesures d'adaptation. Les marchandises sont catégorisées selon la « nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne » utilisée par EUROSTAT ; cette catégorisation regroupe les marchandises selon les secteurs principaux de l'économie. Il ne s'agit donc pas d'un inventaire

détaillé, mais d'une représentation très agrégée qui, sur une entreprise particulière, n'indique pas plus que son appartenance à un secteur économique particulier. Par exemple, un restaurant attirera des marchandises de la catégorie « alimentaire ». Cette information permet de décomposer les flux de marchandises selon les chaines de valeurs entre les secteurs. Combiné à des scénarios sur la productivité économique, elle permet d'identifier des opportunités de report modal ou de synergies, par exemple pour le « last mile », et de projeter la demande de transport de marchandises en lien avec la croissance démographique et économique.

b. Le Registre du Commerce et des Sociétés permet de mesurer la représentativité d'un échantillon de données collectées comme décrit sous 4° a. Le registre indique la population entière des entreprises au Luxembourg ainsi que leur appartenance à un certain secteur économique.

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

Dans le domaine des transports, deux des soucis principaux des citoyens et des entreprises sont la surcharge et la sécurité des réseaux de transport. Un réseau est surchargé lorsque la demande de déplacements simultanés dépasse la capacité de l'infrastructure ou du réseau de transports en commun sur ses différents tronçons, et notamment aux goulets d'étranglement. La sécurité effective d'une infrastructure se mesure par l'accidentologie.

a.-e. Ces données sont nécessaires pour calculer les réserves de capacité des différents réseaux et offres de transport.

f. Ces données sont nécessaires pour mesurer la sécurité effective des infrastructures. Puisque la Police Grand-Ducale ne connaît que la partie des accidents auxquels ses agents ont été appelés, une compréhension plus complète de l'accidentologie, en particulier celle des usagers les plus vulnérables de la route que sont les piétons et les cyclistes, n'est possible qu'avec les données statistiques détenues par les services d'urgence et les hôpitaux.

g. L'utilisation des infrastructures routières par un ménage ou une entreprise est substantiellement déterminée par la disponibilité de véhicules motorisés. C'est ce qu'indiquent le nombre de véhicules et le nombre d'individus qui disposent d'un permis de conduire dans ce ménage ou cette entreprise.

6° *identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :*

a. La demande de mobilité dépend directement de la croissance de la population et des emplois. Les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps et la participation au marché du travail influencent les choix du mode de transport.

b. Pour planifier les offres des transports, il faut avoir une compréhension aussi précise que possible de la répartition géographique des futurs emplois et résidents.

c. Pour identifier d'éventuelles lacunes ou synergies futures dans l'offre et les infrastructures de mobilité mis à disposition par les autorités publiques, il faut connaître leurs stratégies.

(2) Les détenteurs de données peuvent facturer au Ministre les frais supplémentaires générées par sa demande, sans pour autant dépasser le montant de ces frais.

Ad Article 9.

Pour pouvoir comprendre le flux non pas de personnes, mais de véhicules notamment sur le réseau routier, il est nécessaire de réidentifier les véhicules à différents endroits du réseau. Par exemple, pour comprendre quelle part du trafic sur les autoroutes A6 et A3 constitue un trafic de transit international, il faut compter les plaques d'immatriculation qui ont été détectées endéans le temps de trajet nécessaire à la fois à la frontière belge et à la frontière française. Au vu des nombreuses intersections du réseau routier, de telles analyses, qui sont essentielles pour les analyses visant une utilisation et adaptation efficaces du réseau, sont impossibles à effectuer avec de simples comptages. L'Observatoire ne s'intéresse cependant nullement à l'identité des passagers, conducteurs ou détenteurs des véhicules observés. Les informations permettant de réidentifier le véhicule, typiquement la plaque d'immatriculation, sont détruites dès la dernière réidentification du véhicule, et dans tous les cas au plus tard 24 heures après leur collecte.

Ad Article 10.

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

La création d'un Observatoire digital de la mobilité répond à l'accord de coalition 2018-2023

La création d'un Observatoire digital de la mobilité répond à l'accord de coalition 2018-2023, qui stipule : « Pour recueillir, dans le contexte particulièrement dynamique du Grand-Duché, de manière efficace et continue les données nécessaires à une planification de la mobilité adaptée à l'évolution des besoins de la population et des entreprises, un observatoire de la mobilité est mis en place sous la tutelle du Ministère ayant dans ses attributions la mobilité. Cet observatoire cherchera des synergies dans la récolte de données par divers acteurs publics et privés, planifiera la collecte des données manquantes, y inclus par le biais d'enquêtes ménages régulières, et mettra les données à la disposition des acteurs concernés. »

L'accord de coalition affiche également une volonté claire concernant la digitalisation : « Le Gouvernement conçoit la digitalisation comme une opportunité à saisir davantage. Il a l'ambition de faire du Luxembourg un pays modèle en la matière. Les jalons sont posés pour permettre à notre pays de se distinguer par une approche volontariste, accompagnant et promouvant la digitalisation de sa société là où cela s'avère nécessaire. »

Le rôle de la digitalisation pour la mobilité

Dans le domaine des transports, la transformation digitale a commencé avec ladite « révolution électronique ». Entre 1960 et 2000, les véhicules motorisés se sont transformés de systèmes essentiellement mécaniques en de véritables ordinateurs mobiles. Ce n'était qu'au cours des années 2000 que les réseaux de téléphonie mobile de la troisième génération (3G) ont rendu abordable la transmission d'importantes quantités de données au-delà des véhicules. Peu après, les « smartphones » et les réseaux 4G ont fait exploser le nombre d'utilisateurs de l'internet mobile, élevant le téléphone mobile d'un moyen de communication à un portail d'accès à d'innombrables services, y inclus des services de transport. Par conséquent, le système des transports moderne se caractérise par une connectivité transversale de plus en plus généralisée, phénomène qui s'amplifiera encore avec l'arrivée des réseaux 5G. La transformation digitale ne concernera non seulement les véhicules, mais la conception de la mobilité elle-même.

L'Observatoire met la transformation digitale au service de l'observation de la mobilité

Les applications de technologies digitales dans le domaine des transports sont très nombreuses. Avec l'avancée des technologies de connectivité, le défi fondamental devient l'interopérabilité, c'est-à-dire l'identification des acteurs, des données et des finalités d'échange.

En tant que fournisseur principal d'infrastructures et de services de transport au Luxembourg, l'État joue un rôle-clé. Reconnaissant que l'enjeu de l'interopérabilité joue au niveau européen entre États membres, le parlement européen et le conseil ont adopté la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. A travers ses règlements délégués, la directive impose des « spécifications » au déploiement de certaines technologies numériques à travers l'Union. En pratique, ces spécifications sont des standards d'échange pour certaines données de mobilité élémentaires, comme l'horaire des transports publics ou la topologie des réseaux routiers.

L'Observatoire digital de la mobilité est conçu autour de l'idée que ces données contribuent non seulement à l'émergence d'un système des transports intelligent, mais aussi à la planification d'une offre de mobilité anticipant la demande de mobilité de la population et des entreprises.

La mission de l'Observatoire est de fournir les données nécessaires à la planification des infrastructures et offres de mobilité

L'objectif de l'observation de la mobilité est de développer des connaissances concernant :

1. les comportements de mobilité, c'est-à-dire pourquoi, comment, où et quand les personnes se déplacent. Ce n'est pas le comportement de telle ou telle personne qui intéresse l'Observatoire, mais les flux de déplacements qui résultent du cumul des décisions individuelles. C'est le fondement de la projection dans l'avenir de la demande de mobilité de la population ;
2. l'efficacité de l'utilisation des infrastructures et services de transport, c'est à dire le rapport entre les flux de mobilité portés effectivement par les différentes offres – par exemple les différents services des transports publics, le réseau routier, les pistes cyclables, le réseau piétonnier ou des offres de mobilité à la demande comme l'autopartage – et leurs capacités maximales de transport. Ce rapport renseigne sur les potentiels d'optimisation de l'offre existante et permet de formuler, prioriser et évaluer des mesures d'adaptation.

L'instrument traditionnel pour apporter ce type de connaissance est l'enquête de mobilité. Une enquête produit des informations spécifiques à un sujet, à partir de témoignages collectés spécifiquement pour les besoins de l'enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population. Une enquête peut par exemple demander quel mode de transport la personne choisit pour aller faire des achats, et comment elle justifie ce choix. Contrairement et complémentairement à l'enquête de mobilité, l'observation digitale ne questionne pas des individus, mais exploite des sources numériques. Cela peut être un système de captage dédié exclusivement à l'observation d'une quantité d'intérêt, comme des capteurs du trafic routier, qui comptent le nombre de véhicules qui passent sur un tronçon de route ; ou cela peut consister en une réutilisation de données opérationnelles produites par des systèmes informatisés qui sont impliqués directement ou indirectement dans l'exploitation des infrastructures, offres et services de transport, comme le système de télémétrie des véhicules des transports publics, utilisé pour afficher le temps de départ des services aux arrêts en temps-réel.

De manière générale, les sources numériques sont particulièrement adaptées à l'observation de quantités physiques, comme des flux de voyageurs. Ceci est particulièrement vrai si des mises à jour régulières sont désirées – ce qui est la vocation d'un observatoire. Par contre, les enquêtes sont plus efficaces dans l'observation de notions plus subjectives, comme par exemple le sentiment de sécurité pendant un déplacement ou les motifs d'un choix d'un certain mode de transport. La valeur d'une source pour l'Observatoire ne se mesure donc pas par le fait qu'elle soit numérique ou pas, mais par le rapport entre l'utilité de l'information et l'effort de la produire.

Une des tâches principales de l'Observatoire est d'identifier les sources de données les plus utiles à la planification, qu'il s'agisse de comprendre les besoins de déplacement de la population ou l'utilisation effective des différentes offres de mobilité en place. L'Observatoire doit également apporter et développer les compétences et outils nécessaires à l'allocation de ces sources, comme par exemple des systèmes de stockage et d'analyse « big data », des méthodes d'analyse statistique et de visualisation, ainsi que des outils de simulation. L'Observatoire digital de la mobilité exploite des sources de données existantes, et les complète par des enquêtes.

Exemples d'outils d'intérêt général pouvant être mis en place par l'Observatoire digital de la mobilité

Afin de partager les résultats de ces efforts, l'Observatoire élabore et publie un recueil des sources et jeux de données de mobilité disponibles au Luxembourg. Ce recueil liste, pour chaque source respectivement jeu de données : le détenteur des données, les modalités et d'éventuelles coordonnées d'accès, les mesures de qualité de ces données, et le cas échéant les utilisations de ces données par l'Observatoire. L'objectif est de faciliter la recherche, par tous les acteurs intéressés, concernant les données de mobilité qui ont déjà été collectées par des acteurs publics ou privés. Ce recueil évite notamment que les mêmes données soient collectées plus qu'une fois à la même fin.

Un deuxième outil, la carte numérique nationale et multimodale des infrastructures de transport, permet d'augmenter l'homogénéité des données de mobilité au Luxembourg. Une telle représentation cartographique facilite l'interopérabilité des données puisque, par définition, toute observation sur la capacité et l'utilisation des infrastructures est locale, c'est-à-dire liée à une partie spécifique de l'une

des nombreuses infrastructures de transport. Actuellement, différents détenteurs de données utilisent différents référentiels, ce qui est non seulement inefficace, mais une source systématique d'erreurs. C'est pourquoi l'Observatoire crée pour toutes les représentations et transferts de données de mobilité une représentation commune, partagée avec tous les acteurs concernés et intéressés.

Un troisième outil cible surtout les sources numériques, comme par exemple les compteurs de véhicules ou de voyageurs pouvant être attribués aux différents modes de transport. En collaboration avec les acteurs concernés, l'Observatoire élabore un plan visant à harmoniser et coordonner la production de données. L'objectif est d'assurer une couverture suffisante du système des transports et la comparabilité entre les données de différents détenteurs et différents modes des transports. Une information cohérente sur tous les modes est un prérequis pour calculer des indicateurs de multimodalité tels que les parts modales, qui sont une information primordiale pour le suivi des stratégies nationales de mobilité successives. A l'état actuel, la collecte de données, comme par exemple le comptage de passagers et de véhicules, est organisé indépendamment par chaque opérateur de réseau, respectivement de services de transport, en vue de ses propres besoins. Alors que de très nombreuses données sont donc déjà collectées, il en résulte une vue d'ensemble lacunaire. Une stratégie nationale de comptage montrerait à chaque opérateur comment contribuer à une vue d'ensemble cohérente dont tous les acteurs bénéficieraient.

Le besoin de traiter des données à caractère personnel

Dans aucun cas, l'Observatoire de la mobilité ne s'intéresse aux habitudes ou aux préférences de mobilité d'un individu particulier. Mais pour pouvoir adapter l'offre de mobilité aux besoins de la population, il faut comprendre les comportements et besoins de mobilité d'un échantillon représentatif de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché. Or, pour pouvoir s'assurer que l'échantillon questionné lors d'une enquête de mobilité est bien représentatif, il est indispensable de collecter, de façon bien entendu pseudonymisée, des données à caractère personnel comme par exemple la classe d'âge, le sexe, le code postal du lieu de résidence et de travail. Ainsi, mieux on comprend les besoins de mobilité à un niveau local, régional, national, voire transfrontalier, mieux on peut planifier l'itinéraire et l'horaire d'une ligne de bus, la capacité d'une route, l'envergure d'un parking relais, etc. Ceci permet notamment d'investir les fonds publics dans les infrastructures et offres de mobilité qui bénéficient au plus grand nombre. La base d'une telle planification sont les déplacements effectués par la population actuelle, ainsi que certains attributs personnels comme le fait qu'un voyageur est mineur et donc exclu du transport individuel motorisé, la disponibilité d'une voiture dans le ménage, etc.

La mobilité des personnes étant un aspect fondamental de toute société ouverte, il est évident que les traitements en question ont lieu dans un « intérêt public ». Au regard de l'article 6, paragraphe 1er, point e) du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (le règlement général sur la protection des données) (appelé ci-après « RGPD »), il est possible de recourir à une « mission d'intérêt public » comme base de licéité de traitement si cette mission a une base légale dans le droit de l'Union européenne ou dans le droit national. Le présent projet de loi a pour objet de préciser cette base légale.

Par ailleurs, en vertu de l'article 6, paragraphe 3, du RGPD, lorsque la base de licéité du traitement liée à une mission d'intérêt public s'applique, il est possible – mais pas obligatoire – de préciser, entre autres, les catégories de données qui font l'objet de traitements ainsi que les personnes concernées par ces traitements, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et les finalités d'une telle communication. Dans le présent projet de loi, le législateur souhaite apporter certaines précisions de ce type.

Le présent projet de loi a pour objectif principal de préciser la base légale des traitements de données à caractère personnel entrepris dans le cadre de l'Observatoire digital de la mobilité. Ceci permet aux responsables du traitement, à savoir le ministre ayant les transports dans ses attributions, de se baser sur une disposition légale pour justifier lesdits traitements de données conformément à l'article 6, paragraphe 1er, point e) du RGPD. Le détail des traitements sera précisé dans une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) dans le cadre du lancement de l'Observatoire.

A cet effet, il est également nécessaire de décrire dans la loi en quoi consiste l'Observatoire digital de la mobilité. Du point de vue organisationnel, il s'agit d'un service sans indépendance administrative du Ministère ayant les transports dans ses attributions.

FICHE FINANCIERE

Toutes les dépenses engagées et encore à engager pour l'ensemble des prestations relatives à la mise et l'exploitation de l'Observatoire digital de la mobilité, de ses outils informatiques et de nouvelles sources de données s'inscrivent dans l'Article 20.2.12.122, « Observatoire digital de la mobilité » du budget pour l'exercice 2023 et du budget pluriannuel 2023-2026.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	**Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la Mobilité**
Ministère initiateur :	**Ministère de la Mobilité et des Travaux publics**
Auteur(s) :	**Gil Goerges**
Téléphone :	**247-84468**
Courriel :	**Gil.Goerges@mob.etat.lu**
Objectif(s) du projet :	**1) Assurer la disponibilité de données de qualité sur la mobilité, indispensables à la planification et l'optimisation des infrastructures et offres de services de mobilité dans le contexte particulièrement dynamique du GdL.** **2) Définir les finalités de l'observation et ainsi fournir le cadre pour la collecte et le traitement de données, y inclus nommer les producteurs de données concernés.**
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
MDIGI, MECO, MENEJ, MEA, MESR, MECDD, MFIN, MINT, MJUST, MLOG, MSI, MSS, administrations communales	
Date :	**16/05/2023**

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, …) consultée(s) : Oui ☒ Non ☐

   Si oui, laquelle/lesquelles : tous les producteurs étatiques de données de mobilité

   Remarques/Observations : Tous les acteurs consultés conforment un besoin pour des données de planification facilement accessibles et exploitables ainsi que harmonisées sur tous les modes de transports.

2. Destinataires du projet :
   - Entreprises/Professions libérales : Oui ☒ Non ☐
   - Citoyens : Oui ☐ Non ☒
   - Administrations : Oui ☒ Non ☐

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☒ Non ☐ N.a.[1] ☐

   (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

1 N.a. : non applicable.

Remarques/Observations : Le texte introduit aucune obligation générale envers les entreprises et ne nécessite donc pas de dérogations. Par contre, il permet le traitement de données fournies par des entreprises dans le cadre de projets collaboratifs visant l'amélioration de la mobilité de leurs employés et/ou biens, ainsi que l'échange de données avec des entreprises dont l'activité est la production, le traitement ou la redistribution de données de mobilité.

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐

   Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☐ Non ☒

   Remarques/Observations : Au lieu d'un texte coordonnée ou d'un guide pratique, l'article 4 (2) prévoit un échange direct au moins une fois par an entre les partis concernés.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☐ Non ☒

   Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative[2] pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui ☐ Non ☒

   Si oui, quel est le coût administratif[3] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

   b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel[4] ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ? Données issues d'enquêtes sur le comportement de mobilité en termes des déplacements qu'une personne effectue et pourquoi. Cette information est essentielle pour la projection de la demande de mobilité

8. Le projet prévoit-il :
   - une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

---

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

   Si oui, laquelle :

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

    Sinon, pourquoi ?

11. Le projet contribue-t-il en général à une :

    a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☒ Non ☐

    b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui ☒ Non ☐

    Remarques/Observations : Le rôle de l'Observatoire est d'améliorer les connaissances de mobilité pour tous les acteurs concernés.

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui ☐ Non ☒

    Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ? Afin d'assurer l'exploitation efficace du volume de données de mobilité toujours croissant, le programme "Observatoire de la Mobilité" du CTIE, lancé en 2021, met en place une plafeforme "big data" spécifiquement pour les besoins de l'ODM.

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

    Si oui, lequel ? Formations techniques sur l'utilisation des outils et la méthodologie d'exploitation de données, gestion de projets informatiques, communication et protection de données.

    Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :

    – principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒

    – positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒

      Si oui, expliquez de quelle manière :

    – neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☒ Non ☐

      Si oui, expliquez pourquoi : L'objectif de l'observatoire est d'améliorer les connaissances de mobilité au Luxembourg. L'impact que cela aura sur des questions d'égalité des chances ou tout autre domaine politique, dépend des conclusions qui sont tirées des données.

    – négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒

      Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

    Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation[5] ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

    Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

    www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[6] ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

    Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

    www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

5 Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

6 Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

20250514_Avis

N° 8251[3]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(11.10.2023)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de créer un Observatoire digital de la mobilité (ci-après « l'Observatoire ») sous l'autorité du ministre ayant les transports dans ses attributions, conformément à l'accord de coalition 2018-2023[1]. L'Observatoire visera à recueillir de manière efficace et continue les données nécessaires à la planification de la mobilité adaptée à l'évolution des besoins de la population et des entreprises. Selon l'accord de coalition, la volonté de digitalisation est perçue comme une opportunité pour faire du Luxembourg un pays modèle en la matière et un moyen de se distinguer par une approche volontariste, accompagnant et promouvant la digitalisation de la société là où cela s'avère nécessaire[2].

En bref

- Le projet de loi sous avis prévoit la création d'un Observatoire digital de la mobilité ayant pour vocation de mettre la transformation digitale au service de l'observation de la mobilité, ce que la Chambre de Commerce salue.
- Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le Projet de loi sous avis a pour objet la création d'un Observatoire digital de la mobilité ayant pour vocation de mettre la transformation digitale au service de l'observation de la mobilité. D'un point de vue organisationnel, l'Observatoire sera un service sans indépendance administrative du Ministère ayant les transports dans ses attributions.

L'objectif du Projet est d'assurer la disponibilité de données de qualité sur la mobilité, indispensables à la planification et l'optimisation des infrastructures et offres de services de mobilité dans un contexte dynamique comme celui du Grand-Duché de Luxembourg. Le Projet vise également à définir les finalités de l'Observatoire et à fournir le cadre pour la collecte et le traitement de données.

L'Observatoire serait chargé de collecter, d'analyser et de diffuser des données de mobilité avec l'objectif de permettre l'émergence d'un système de transport intelligent ainsi que la planification d'une offre de mobilité anticipant la demande de la population et des entreprises.

Conformément à l'exposé des motifs du Projet, l'objectif poursuivi est de développer des connaissances concernant d'une part (i) les comportements de mobilité, à savoir les flux de déplacements qui résultent du cumul de décisions individuelles, qui sont le fondement de la projection dans l'avenir de la demande de mobilité de la population, et d'autre part (ii) l'efficacité de l'utilisation des infrastructures et services de transports, c'est-à-dire le rapport entre les flux de mobilité portés effectivement par les différentes offres et leurs capacités maximales de transport.

1 Accord de coalition 2018-2023, page 38

2 Accord de coalition 2018-2023, page 4

Dans le cadre des missions lui confiées, l'Observatoire serait chargé de collecter et traiter un grand nombre de données relatives à la mobilité à partir de différentes sources, telles que des enquêtes de mobilité (à savoir des témoignages collectés spécifiquement pour les besoins de l'enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population) ou des sources numériques (p.ex. un système de captage dédié exclusivement à l'observation d'une quantité d'intérêt, comme des capteurs de trafic routier, qui comptent le nombre de véhicules qui passent sur un tronçon de route ; ou données opérationnelles produites par des systèmes informatisés impliqués directement ou indirectement dans l'exploitation d'infrastructures, offres et services).

L'Observatoire va ainsi devoir identifier les sources de données les plus utiles à la planification des infrastructures et des offres de mobilité. Il aura également pour tâche d'apporter et développer les compétences et outils nécessaires à l'allocation de ces sources, telles que des systèmes de stockage et d'analyse « big data », des méthodes d'analyse statistique et de visualisation, ou des outils de simulation.

L'exposé des motifs du Projet fournit des exemples d'outils d'intérêt général pouvant être mis en place par l'Observatoire. Il serait notamment amené à élaborer et publier un recueil des sources et jeux de données de mobilité disponibles au Luxembourg afin de faciliter la recherche par tous les acteurs concernés. Il pourra en outre mettre en place un outil de carte numérique et multimodale des infrastructures de transport afin d'augmenter l'homogénéité des données de mobilité au Luxembourg et de faciliter l'interopérabilité de ces données.

Un autre outil ciblerait les sources numériques, telles que les compteurs de véhicules ou de voyageurs pouvant être attribués à différents modes de transport. En collaboration avec les différents acteurs concernés, l'Observatoire pourrait élaborer un plan visant à harmoniser et coordonner la production de données afin d'assurer une couverture suffisante du système des transports et la comparabilité entre les données de différents détenteurs et différents modes de transport.

Au regard des missions lui confiées, l'Observatoire serait amené à traiter un grand volume de données à caractère personnel. Pour pouvoir adapter l'offre de mobilité aux besoins de la population, il sera nécessaire de comprendre les comportements et les besoins de mobilité d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Luxembourg, qui utilisent les infrastructures de transport nationales ou qui possèdent un véhicule qui utilise ces infrastructures de transports. Afin de s'assurer que les échantillons questionnés dans le cadre des enquêtes de mobilité sont effectivement représentatifs, il sera indispensable de collecter, de façon pseudonymisée, différentes données à caractère personnel.

Le Projet sous avis vient également préciser la base de licéité indispensable pour effectuer les traitements de données à caractère personnel qui feront partie intégrante des missions de l'Observatoire. La mobilité des personnes est un aspect fondamental de toute société ouverte, de sorte que les traitements de données à caractère personnel visées par le Projet auraient lieu dans le cadre de missions d'intérêt public. En vertu de l'article 6, paragraphe 1er, point e) du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (ci-après « RGPD »), une mission d'intérêt public peut être invoquée comme base de licéité de traitement si la mission a une base légale dans le droit de l'Union européenne ou dans le droit national. Le Projet sous avis a notamment pour objet de préciser cette base légale.

L'exposé des motifs du Projet indique également qu'une analyse d'impact relative à la protection des données devrait être réalisée dans le cadre du lancement de l'Observatoire.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques complémentaires à formuler sur le fond et s'en tient à l'exposé des motifs et aux commentaires des articles qui expliquent clairement le cadre et les objectifs du Projet de loi sous avis.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20250514_Avis_2

Nº 8251[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(16.11.2023)

Par courriel du 19 juin 2023, Monsieur François Bausch, ministre de la Mobilité et des travaux publics, a soumis le projet de loi sous rubrique pour avis à la Chambre des salariés.

1. Objet du projet de loi

1. Le projet de loi a pour objet la création d'un Observatoire digital de la mobilité (ODM), conformément à l'engagement pris dans l'accord de coalition 2018-2023. Cet observatoire doit recueillir, mettre en cohérence, analyser et diffuser les données nécessaires à la planification de la mobilité, à la mesure de l'efficacité des infrastructures et des services de mobilité ainsi qu'à l'adaptation de ces derniers aux besoins de mobilité de la population et des entreprises.

2. Mesures prévues

2. Afin de pouvoir poursuivre ses missions d'intérêt public, le projet de loi prévoit que différentes facultés soient octroyées à l'ODM, qui constituent autant de finalités au sens du règlement général sur la protection des données (UE)2016/679 justifiant la collecte de données à caractère personnel :

- mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de la population résidente et des utilisateurs des infrastructures de transport. L'établissement de la représentativité de l'échantillon se fait par une nécessaire collecte des données socioéconomiques des participants à l'enquête ;
- collecter auprès de différents détenteurs de données des données à caractère personnel ou non personnel afin :
  - o d'adapter les offres et infrastructures de transport aux <u>déplacements domicile-travail</u> :
    - lieu de résidence : ACD, employeurs, IGSS, RNPP
    - lieu de travail : ACD, employeurs, IGSS
    - secteur d'activité : ACD, employeurs
    - fourchette de revenus : ACD
    - situation professionnelle : IGSS, employeurs
    - niveau d'éducation : IGSS
    - composition du ménage, année de naissance, sexe : RNPP
    - localisation, nombre d'emplois et catégorie de chiffre d'affaires des entreprises : RCS / Statec
  - o d'adapter les offres et infrastructures de transport aux <u>déplacements domicile-lieux d'éducation</u> :
    - lieu de résidence et année d'études : administrations communales, ministères ayant dans leurs attributions les enseignements fondamental et secondaire, l'éducation supérieure
  - o d'adapter les offres et infrastructures de transport aux <u>autres motifs de déplacement et types de destinations</u> :
    - déplacements des téléphones portables et données sur les utilisateurs : opérateurs de téléphonie mobile

- données passives de type *floating mobile data*[1] pour autant que leurs détenteurs aient le droit de partager leurs données
- déplacements effectués et données sur les utilisateurs : fournisseurs de services numériques de déplacement
- utilisation du sol et volume du bâti : Administration du cadastre et de la topographie

o d'adapter les infrastructures aux flux de marchandises sur les différents modes de transport :

- lieux de départ et d'arrivée, quantité et catégorie de marchandises, temps de parcours, itinéraire emprunté : opérateurs du secteur logistique et de services rattachés, opérateurs de péages routiers, Administration des chemins de fer, Direction de l'aviation civile, Administration de la navigation aérienne, Administration des douanes et accises, ministères ayant dans leurs attributions les transports routiers, le contrôle des exportations, des importations et du transit
- localisation, nombre d'emplois, catégorie d'activité, et chiffre d'affaires des entreprises : RCS / Statec

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

- topologie, règlementation, chantiers et comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons : Administration des ponts et chaussées, administrations communales
- topologie et chantiers des réseaux ferroviaires : opérateurs de chemin de fer et de tramway
- temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, capacité des véhicules, comptages des passagers, nombre et type de titres de transport vendus : opérateurs de services de transports publics
- données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective : administrations communales
- données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective : opérateurs de tels services
- localisation, gravité, cause et modes de transport impliquées dans des accidents liés aux transports : Police grand-ducale, services d'urgence, hôpitaux
- nombre et types de permis de conduire et de véhicules : SNCA

o d'identifier les besoins en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande et en la comparant aux capacités existantes, en cours de réalisation ou projetées :

- perspectives économiques, croissance de la population et des emplois au Grand-duché et dans la Grande Région, dépenses en relation avec la mobilité, utilisation du temps, participation au marché du travail, déplacements effectués : Statec
- projections de répartition des résidents et des emplois : ministères ayant dans leurs attributions l'aménagement du territoire, la planification et la gestion des ZAE, le logement, l'aménagement communal et le développement urbain, administrations ou syndicats communaux
- stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport : autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité

– effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau, ces données devant être détruites endéans 24 heures et ne pouvant être utilisées pour identifier les occupants ou propriétaires des véhicules.

3. Le projet de loi prévoit pour les détenteurs de données plus ou moins explicitement énumérés ci-avant l'obligation de fournir au ministre les données dont l'observatoire exprime le besoin. Les coûts

1 Il s'agit tant de données de téléphonie mobile collectées par nécessité technique et indépendamment des communications des utilisateurs et qui sont nécessaires pour pouvoir localiser les téléphones portables et les relier à l'antenne-relais la plus proche afin de transmettre au plus vite les communications (appels, SMS, *data*) que de données complémentaires captées par des systèmes *bluetooth*, *wifi* ou *NFC* (*near-field communication* ou communication en champ proche). La localisation obtenue par ces biais est potentiellement assez imprécise.
Voir https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/note big data-fr-final.pdf, pp. 14 et suivantes et https://ssd.eff.org/module/mobile-phones-location-tracking

supplémentaires engendrés par le traitement et la transmission des données nécessaires pour satisfaire une telle requête sont pris en charge par le ministère.

4. Les données à caractère personnel ne sont sollicitées et collectées que sous forme pseudonymisée et sans la clé permettant la réidentification des personnes concernées et en vue de l'atteinte d'une finalité identifiée. Les données ne visent jamais à comprendre les besoins de mobilité individuels mais bien ceux d'un groupe de personnes présentant un comportement ou un besoin de mobilité similaire. Les différents jeux de données pseudonymisés peuvent être utilisés dans une même analyse dès lors que cela ne permet pas la réidentification des personnes concernées. Les données à caractère personnel sont détruites au terme d'une durée de traitement ne dépassant pas deux ans. A partir de ces données, l'observatoire crée et met à jour un recueil des données publiques et privées disponibles. Ce recueil répertorie le détenteur des données, les modalités d'accès, des informations concernant la qualité des informations disponibles ainsi que les utilisations qui en sont faites par l'observatoire. Il s'agit par ce biais de faciliter la découverte de sources de données par les acteurs intéressés et d'éviter le dédoublement de collectes à une même fin.

5. Finalement, concernant la gouvernance de l'ODM, un coordinateur en charge du fonctionnement est désigné par le ministre des Transports parmi ses agents. Ce coordinateur réunit au moins une fois par an les principaux détenteurs publics de données de mobilité afin de favoriser les synergies et les échanges.

3. Observations de la Chambre des salariés

6. La Chambre des salariés se réjouit que le Grand-duché se dote enfin d'un Observatoire digital de la mobilité qui se concentre sur la collecte, gestion et diffusion de données utiles et nécessaires à la mise en œuvre et au suivi des politiques de mobilité.

7. En effet, pendant longtemps, les politiques de mobilité luxembourgeoises semblent avoir été guidées par la préoccupation de développer et d'accroître les infrastructures routières afin de suivre le rythme de l'accroissement du trafic automobile individuel et en n'accordant qu'un intérêt marginal au développement et à l'amélioration des transports publics et de formes de mobilités alternatives plus respectueuses de l'environnement. Or, cette façon de procéder tend à empirer la situation par l'apparition d'une demande induite[2] aux dépens des transports publics ou de la mobilité « douce » pour les trajets du quotidien.

8. Ainsi, la création d'une structure permettant de suivre de façon chiffrée et objective les comportements et besoins en matière de mobilité devrait favoriser le changement de paradigme en cours en matière de politiques de mobilité en passant de simples comptages des véhicules à des points précis du réseau à des analyses comportementales et en termes de besoins tenant compte de l'ensemble des modes de transports. Une telle modification de l'approche en matière d'évaluation et de planification des politiques de mobilité devrait permettre de mettre davantage en œuvre des mesures menant à un recours accru aux mobilités collectives et « douces » pour les déplacements récurrents vers et au sein des pôles urbains et de leur périphérie, par exemple en adaptant en conséquence les voies et règles de circulation ou encore les cycles des feux tricolores.

9. Dans ce contexte, la CSL rappelle cependant que pour de nombreuses personnes (travailleurs ayant des horaires atypiques, personnes vivant dans des milieux ruraux, etc.) la voiture reste malheureusement un mode de transport incontournable dans de nombreux cas de figure dont les politiques de mobilité actuelles et futures doivent tenir compte., notamment en développant et améliorant de façon conséquente le maillage territorial et le cadencement des différents modes de transports en commun.

10. Si notre chambre accueille donc favorablement la création de l'ODM et le potentiel qu'il offre afin d'améliorer à terme la mobilité (et, partant, les performances environnementales du pays), la CSL s'inquiète de la vaste quantité et qualité de données, notamment à caractère personnel, que cet organisme est autorisé et amené à collecter auprès d'un grand nombre de détenteurs de données publics et

2 Voir https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562

privés et aux dérives qui peuvent résulter d'une éventuelle fuite ou interconnexion de ces données qui pourraient permettre, entre les fausses mains, de tracer de façon détaillée les mouvements d'individus isolés. En effet, ceux-ci pourraient être réidentifiés par le croisement des informations, même pseudonymisées, collectées et provenant de différents détenteurs de données publics et privés qui constituent autant de possibilités d'obtenir des informations supplémentaires qui, croisées entre elles, accroissent la probabilité d'une éventuelle réidentification.

11. À ce titre, la Chambre des salariés demande que les données nécessaires aux travaux de l'Observatoire soient par principe collectées et conservées sous forme anonymisée et que la pseudonymisation ne soit que l'exception plutôt que la règle lorsque cela s'avère strictement nécessaire pour les analyses à mener.

12. Par ailleurs, il est indispensable – comme à chaque fois que des données à caractère personnel sont collectées, transmises, traitées ou stockées – de veiller à le faire en satisfaisant les plus hauts standards en matière de cybersécurité et de protection informatique des données.

13. Qui plus est, le traitement de telles quantités de données implique non seulement l'utilisation de méthodes statistiques pointues mais également de faire un nombre plus ou moins important de choix méthodologiques concernant les données manquantes, les valeurs extrêmes ou aberrantes. Tous ces choix exercent *in fine* une influence certaine, quoiqu'involontaire, sur les résultats et conclusions des analyses menées.

14. Au vu des remarques qui précédent, la Chambre des salariés estime qu'il serait utile, voire indispensable que les travaux de compilation et d'analyse des données menées par l'Observatoire digital de la mobilité puissent être suivis et enrichis en y associant des représentants des partenaires sociaux. Une telle démarche permettrait à la fois de rendre plus transparentes les méthodes d'analyse auxquelles l'Observatoire a recours et de favoriser l'émergence des politiques publiques les plus appropriées tout en en améliorant la compréhension et l'acceptabilité par le grand public.

15. La Chambre des salariés prend note du fait que l'Observatoire digital de la mobilité est d'ores et déjà en activité[3] et propose une première série de visualisations basées sur des données dont les pouvoirs publics disposent (enquêtes du ministère des transports, données administratives) ainsi qu'une note méthodologique[4] donnant un aperçu de la méthode de comptage des passagers recourant aux transports publics.

Luxembourg, le 16 novembre 2023

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

3 https://odm.public.lu/

4 https://transports.public.lu/dam-assets/planifier/observatoire/odm-note-01-mai-2023.pdf

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau
8251 - Dossier consolidé : 27

20250514_Avis_4

N° 8251[2]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

* * *

AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE POUR LA PROTECTION DES DONNEES

(10.11.2023)

1. Conformément à l'article 57.1.c) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (ci-après le « RGPD »), auquel se réfère l'article 7 de la loi du 1er août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après la « Commission nationale » ou la « CNPD ») « *conseille, conformément au droit de l'État membre, le parlement national, le gouvernement et d'autres institutions et organismes au sujet des mesures législatives et administratives relatives à la protection des droits et libertés des personnes physiques à l'égard du traitement* ».

Par ailleurs, l'article 36.4 du RGPD dispose que « *[l]es États membres consultent l'autorité de contrôle dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement.* »

2. Par courrier en date du 14 juin 2023, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a invité la Commission nationale à se prononcer sur le projet de loi n° 8251 portant création d'un Observatoire digital de la mobilité (ci-après le « projet de loi »).

3. Selon l'exposé des motifs, la création d'un Observatoire digital de la mobilité (ci-après l' « Observatoire ») sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions (ci-après le « ministre ») répond à l'accord de coalition 2018-2023. En effet, ledit accord stipule ce qui suit: « *Pour recueillir, dans le contexte particulièrement dynamique du Grand-Duché, de manière efficace et continue les données nécessaires à une planification de la mobilité adaptée à l'évolution des besoins de la population et des entreprises, un observatoire de la mobilité est mis en place sous la tutelle du Ministère ayant dans ses attributions la mobilité. Cet observatoire cherchera des synergies dans la récolte de données par divers acteurs publics et privés, planifiera la collecte des données manquantes, y inclus par le biais d'enquêtes ménages régulières, et mettra les données à la disposition des acteurs concernés*. »

L'Observatoire aura plus concrètement comme mission de fournir les données nécessaires à la planification des infrastructures et offres de mobilité, son objectif étant de développer des connaissances concernant « *les comportements de mobilité, c'est-à-dire pourquoi, comment, où et quand les personnes se déplacent* », d'une part et « *l'efficacité de l'utilisation des infrastructures et services de transport, c'est à dire le rapport entre les flux de mobilité portés effectivement par les différentes offres […] et leurs capacités maximales de transport* », d'autre part.[1]

1 Voir exposé des motifs, page 2.

4. La CNPD constate dans ce contexte que l'Union européenne soutient, au travers de sa directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010[2] et son règlement délégué 2017/1926 du 31 mai 2017 complétant ladite directive[3], deux textes législatifs mentionnés d'ailleurs dans le commentaire des articles du projet de loi sous avis[4], la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux.[5]

5. Plus concrètement, les autorités chargées du transport, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport et les fournisseurs de services de transport – qu'ils soient publics ou privés – sont tenus de mettre à disposition les données de leurs services et de leurs réseaux qui sont nécessaires à l'information du voyageur afin de faciliter, par le développement de systèmes de transport intelligents, les déplacements de porte à porte dans l'Union européenne. Chaque Etat membre doit dès lors mettre en place un point d'accès national qui reprend les données disponibles relatives au transport pour son pays et centralise l'accès auxdites données. Au Grand-Duché, ce point prend la forme d'un portail internet donnant accès à toutes les données disponibles relatives à la mobilité au Luxembourg.[6]

6. Néanmoins, la Commission nationale constate que l'envergure des missions de l'Observatoire dépasse largement celle prévue par les textes européens susmentionnés, notamment à cause des dispositions du projet de loi ayant une répercussion sur le respect de la vie privée et la protection des données à caractère personnel. Après quelques remarques liminaires, elle analysera dès lors successivement les différentes dispositions du projet de loi en suivant l'ordre de rédaction dudit projet pour exprimer ses recommandations.

*

1. REMARQUES LIMINAIRES

1.1. Quant au responsable du traitement

7. D'après les articles 1.1 et 4.1 du projet de loi, le ministre désigne parmi ses agents un coordinateur de l'Observatoire, créé sous son autorité. Le commentaire de l'article 1er du projet de loi précise à cet égard que l'Observatoire est un « *service du Ministère ayant les transports dans ses attributions* » et qu'il « *n'a pas d'indépendance administrative* ».

8. Selon l'article 5 du projet de loi, le ministre agit en tant que responsable du traitement des données à caractère personnel nécessaire pour remplir les missions de l'Observatoire.

9. La CNPD tient à rappeler que conformément à l'article 4.7) du RGPD, le responsable du traitement est « *la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement; lorsque les finalités et les moyens de ce traitement sont déterminés par le droit de l'Union ou le droit d'un État membre, le responsable du traitement peut être désigné ou les critères spécifiques applicables à sa désignation peuvent être prévus par le droit de l'Union ou par le droit d'un État membre.* »

10. En ce qui concerne plus précisément les notions de responsable du traitement et de sous-traitant, il ressort des lignes directrices du Comité européen pour la protection des données (ci-après le « CEPD ») sur ce sujet que « *[…] même si un service particulier ou une unité particulière d'une organisation assume la responsabilité opérationnelle de veiller à la conformité de certaines activités*

---

2 Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

3 Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.)

4 Voir dans ce contexte la lettre circulaire du 22 février 2012 concernant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

5 C'est-à-dire qui concerne l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport (par exemple, train, bus, tram, taxi, vélo, propre voiture, etc.) au cours d'un même trajet.

6 Disponible sous ce lien : https://data.public.lu/fr/pages/topics/mobility/

de traitement, cela ne signifie pas pour autant que ce service ou cette unité (plutôt que l'organisation dans son ensemble) devient le responsable du traitement.[7] Il y est aussi indiqué que « *[l]es employés qui ont accès à des données à caractère personnel au sein d'une organisation ne sont généralement pas considérés comme des «responsables du traitement» ou comme des «sous-traitants», mais plutôt comme des «personnes agissant sous l'autorité du responsable du traitement ou sous celle du sous-traitant» au sens de l'article 29 du RGPD*. »[8]

11. Par ailleurs, les mêmes lignes directrices précisent que « *[l]orsque le responsable du traitement est spécifiquement identifié par la loi, cette désignation est déterminante pour définir qui agit en tant que responsable du traitement. Cela présuppose que le législateur a désigné comme responsable du traitement l'entité qui est véritablement en mesure d'exercer le contrôle*. »[9]

12. Il est encore à noter que la notion de responsable du traitement est une notion fonctionnelle en ce qu'elle vise à répartir les responsabilités en fonction des rôles réels joués par les parties. Ainsi, elle repose sur une analyse factuelle plutôt que formelle.[10] Cela signifie que le statut juridique du ministre en tant que responsable du traitement, tel que défini par le texte sous avis, doit être déterminé par ses activités réelles plutôt que par sa désignation formelle. En prenant en compte les explications susmentionnées sur la forme de l'Observatoire, la CNPD considère que, même si le futur coordinateur, désigné parmi les agents du ministre, sera chargé du fonctionnement de l'Observatoire et de la mise en oeuvre des traitements de données y liés, ce dernier agira toujours sous l'autorité du ministre. Dans ces conditions et sur base des informations actuellement à sa disposition, la Commission nationale estime que le ministre serait en effet à considérer comme responsable des traitements de données à caractère personnel mis en oeuvre par l'Observatoire.

1.2. Quant à la base légale et aux principes de nécessité et de proportionnalité

13. Dans l'exposé des motifs, les auteurs du projet de loi expliquent pourquoi l'Observatoire aurait besoin de traiter des données à caractère personnel pour accomplir ses missions. Plus précisément, il y est indiqué que « *pour pouvoir adapter l'offre de mobilité aux besoins de la population, il faut comprendre les comportements et besoins de mobilité d'un échantillon représentatif de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché. Or, pour pouvoir s'assurer que l'échantillon questionné lors d'une enquête de mobilité est bien représentatif, il est indispensable de collecter, de façon bien entendu pseudonymisée, des données à caractère personnel comme par exemple la classe d'âge, le sexe, le code postal du lieu de résidence et de travail. […]*. »

14. Par ailleurs, il ressort de l'exposé des motifs que les auteurs du projet de loi considèrent que, comme la mobilité des personnes est un aspect fondamental de toute société ouverte, les traitements en question ont lieu dans un « intérêt public ». Ils y précisent que, conformément à l'article 6.1.e) du RGPD, « *il est possible de recourir à une « mission d'intérêt public » comme base de licéité de traitement si cette mission a une base légale dans le droit de l'Union européenne ou dans le droit national. Le présent projet de loi a pour objet de préciser cette base légale*. »

15. En outre, les auteurs font référence à l'article 6.3 du RGPD concernant la licéité d'un traitement de données nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public et estiment qu'en vertu dudit article « *il est possible – mais pas obligatoire – de préciser, entre autres, les catégories de données qui font l'objet de traitements ainsi que les personnes concernées par ces traitements, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et les finalités d'une telle communication. Dans le présent projet de loi, le législateur souhaite apporter certaines précisions de ce type*. »

16. La CNPD note dans ce contexte l'interprétation du législateur selon lequel la mission de l'Observatoire serait à considérer comme « d'intérêt public ». En effet, l'article 1er du projet de loi précise

7 CEPD, lignes directrices 07/2020 concernant les notions de responsable du traitement et de sous-traitant dans le RGPD, version 2.0, adoptées le 7 juillet 2021, point 18.

8 Point 19, note de bas de page 9 desdites lignes directrices.

9 Point 23 desdites lignes directrices.

10 Page 3 et point 21 desdites lignes directrices.

que l'Observatoire a « *une mission d'intérêt public*. » Toujours est-il que les traitements de données à caractère personnel opérés par l'Observatoire doivent être « nécessaires » afin d'exécuter ladite mission d'intérêt public conformément à l'article 6.1.e) du RGPD.

L'article 6.3 du RGPD quant à lui, mentionné d'ailleurs par les auteurs du projet de loi dans l'exposé des motifs, dispose que le droit de l'Union ou le droit des États membres définissant le fondement du traitement nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public sur base de l'article 6.1.e) du RGPD doit répondre « *à un objectif d'intérêt public et est proportionné à l'objectif légitime poursuivi*. »

17. La Commission nationale tient à souligner dans ce contexte que l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme garantit le droit au respect de la vie privée et familiale. Par ailleurs, les articles 7 et 8 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la « Charte ») accordent à toute personne le droit au respect de sa vie privée et familiale, ainsi que le droit à la protection des données personnelles la concernant. Néanmoins, ces droits fondamentaux ne sont pas des prérogatives absolues puisque la possibilité d'une ingérence ou d'une limitation est prévue tant par l'article 8.2 de la Convention européenne des droits de l'homme que par l'article 52.1 de la Charte.

C'est dans ce contexte que le respect des principes de proportionnalité et de nécessité est essentiel, car cette ingérence ou limitation peut uniquement être justifiée à condition qu'elle soit, entre autre, nécessaire dans une société démocratique, sous réserve du principe de proportionnalité.[11]

18. Dans son arrêt du 22 novembre 2022, la Cour de justice de l'Union européenne a précisément souligné l'importance du caractère nécessaire et proportionné d'une ingérence dans les droits garantis aux articles 7 et 8 de la Charte en jugeant que « *la mise à disposition de données à caractère personnel à des tiers constitue une ingérence dans les droits fondamentaux consacrés aux articles 7 et 8 de la Charte, quelle que soit l'utilisation ultérieure des informations communiquées. À cet égard, il importe peu que les informations relatives à la vie privée concernées présentent ou non un caractère sensible ou que les intéressés aient ou non subi d'éventuels inconvénients en raison de cette ingérence* »[12].

Le Conseil d'État rappelle lui aussi régulièrement que l'accès à des fichiers et la communication de données à des tiers constituent une ingérence dans la vie privée et partant, une matière réservée à la loi formelle.[13]

19. En droit interne, il est intéressant de noter que l'article 31 de la Constitution révisée, applicable depuis le 1er juillet 2023, dispose que « *[t]oute personne a droit à l'autodétermination informationnelle et à la protection des données à caractère personnel la concernant. Ces données ne peuvent être traitées qu'à des fins et dans les conditions déterminées par la loi*. »

Par ailleurs, alors que la Cour constitutionnelle a déjà reconnu lors de l'analyse de la conformité d'un texte législatif à la Constitution que le principe de proportionnalité est un des principes généraux de droit, à côté par exemple du principe de l'égalité devant la loi ou du principe de sécurité juridique,[14] ce n'est que par son arrêt du 19 mars 2021 que le principe de proportionnalité a été formellement déclaré à valeur constitutionnelle.[15] Depuis la révision susmentionnée de la Constitution du 1er juillet 2023, les principes de nécessité et de proportionnalité sont dorénavant ancrés dans la Constitution. En effet, aux termes de l'article 37 de la Constitution révisée, « *[t]oute limitation de l'exercice des libertés publiques doit être prévue par la loi et respecter leur contenu essentiel. Dans le respect du principe de proportionnalité, des limitations ne peuvent être apportées que si elles sont nécessaires dans une*

---

11 Les autres conditions sont que l'ingérence soit prévue par une loi accessible aux personnes concernées et prévisible quant à ses répercussions, c'est-à-dire formulée avec une précision suffisante, respecte le contenu essentiel du droit à la protection des données et réponde effectivement à des objectifs d'intérêt général ou au besoin de protection des droits et libertés d'autrui. Pour une analyse plus détaillée de ces conditions, voir délibération n°2/2021 du 4 février 2021 de la Commission nationale pour la protection des données, doc. parl. n° 7425/09, point I.1.b).

12 CJUE, arrêt du 22 novembre 2022, WM et Sovim SA contre Luxembourg Business Registers, affaires jointes C-37/20 et C-601/20, point 39 et jurisprudence y citée et points 63 à 65 et jurisprudence citée.

13 V. notamment avis 60.250 du 22 mars 2022, doc. parl. n° 7578/01, p. 5 ; avis 53.322 du 12 juillet 2019, doc. parl. n° 7425/04, p. 9 ; avis 51.586 du 7 juin 2016, doc. parl. n° 6975/05, p. 4.

14 Voir par exemple l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 152/21 du 22 janvier 2021 (Mém. A – n° 72 du 28 janvier 2021).

15 Arrêt de la Cour constitutionnelle n°146/21 du 19 mars 2021 (Mém. A – n° 232 du 23 mars 2021), voir aussi l'arrêt n° 165/21 du 12 mai 2021 (Mém. A – n° 372 du 17 mai 2021).

société démocratique et répondent effectivement à des objectifs d'intérêt général ou au besoin de protection des droits et libertés d'autrui. »

20. En l'espèce, comme le projet de loi prévoit l'accès à des fichiers et la communication de données à caractère personnel à un tiers, c'est-à-dire à l'Observatoire, ceci constitue une ingérence dans la vie privée des personnes concernées et les principes de nécessité et de proportionnalité doivent dès lors être respectés.

Néanmoins, sur base de ce qui précède et sous réserve de ses commentaires qui suivent, la Commission nationale se demande de manière générale si les traitements de données à caractère personnel prévus dans le projet de loi respectent les principes susmentionnés, c'est-à-dire s'il y a vraiment un juste équilibre entre les objectifs poursuivis par le projet de loi et les moyens déployés en vue de les réaliser. Elle estime qu'il faut plus particulièrement tenir compte de ce que le projet de loi prévoit dans son article 8 que l'Observatoire aurait accès à toute une série de données à caractère personnel, comme par exemple le lieu de résidence, la situation professionnelle, le sexe, la composition de ménage ou encore la fourchette de revenu, qui sont détenues par différentes administrations publiques telles que l'Administration des contributions directes ou l'Inspection générale de la sécurité sociale. D'autant plus, ledit article oblige des entités privées à accorder un accès à leurs données à l'Observatoire, comme les données concernant les déplacements des téléphones portables détenues par les opérateurs de téléphonie mobile ou encore les données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle telles que détenues par les employeurs.[16]

Les auteurs du projet de loi précisent dans ce contexte que « *le comportement de mobilité d'un individu en particulier ne constitue en aucun cas un enjeu de politique de mobilité et n'intéresse donc pas l'Observatoire* » et que « *[d]ans tous les cas, l'identité des voyageurs dont le comportement et les besoins de mobilité sont observés est sans intérêt pour l'Observatoire*. »[17] Tout en considérant que le projet de loi prévoit que l'Observatoire collecterait uniquement des données à caractère personnel sous forme pseudonymisée, la CNPD se demande néanmoins si, au vu de toutes les données à caractère personnel auxquelles l'Observatoire aurait accès, les individus ne seraient pas susceptibles d'être identifiés indirectement tout comme leurs habitudes et préférences de mobilité, même si ce n'est pas le but recherché par l'Observatoire.

21. En prenant dès lors en compte les principes de nécessité et de proportionnalité, la Commission nationale s'interroge tout d'abord si le projet de loi ne pourrait pas prévoir la réalisation des missions de l'Observatoire sans traitant des données à caractère personnel, c'est-à-dire en effectuant les études de mobilité nécessaires pour atteindre les finalités poursuivies sur des données anonymisées et pas uniquement pseudonymisées. Elle se permet de rappeler à ce sujet que le processus d'anonymisation permet de rendre impossible toute (ré)identification d'une personne. Il s'agit donc d'un processus irréversible. Au contraire, la pseudonymisation rend possible la réidentification d'une personne déterminée, par le recours à des informations supplémentaires. Cette distinction est importante : alors que le RGPD s'applique aux données pseudonymisées, les données anonymisées quant à elles ne rentrent pas dans le champ d'application du règlement[18]. Le considérant (26) du RGPD énonce à cet égard qu'il n'y a « *pas lieu d'appliquer les principes relatifs à la protection des données aux informations anonymes, à savoir les informations ne concernant pas une personne physique identifiée ou identifiable, ni aux données à caractère personnel rendues anonymes de telle manière que la personne concernée ne soit pas ou plus identifiable. Le présent règlement ne s'applique, par conséquent, pas au traitement de telles informations anonymes, y compris à des fins statistiques ou de recherche.* »

Plus concrètement, sans questionner à ce stade si l'accès à toutes les données énumérées à l'article 8 du projet de loi est vraiment proportionné et nécessaire[19], la CNPD se demande si les auteurs du projet de loi ne pourraient pas remplacer l'obligation imposée aux entités publiques et privées listées audit article 8 d'accorder accès au ministre à toute une liste de données à caractère personnel, par une obligation d'anonymiser lesdites données avant de les transmettre au ministre.

---

16 Voir l'article 6.1 du projet de loi.

17 Voir commentaire des articles 6 et 8 du projet de loi.

18 A toutes fins utiles, la CNPD se permet de renvoyer à l'avis 05/2014 du groupe de travail « Article 29 » sur les techniques d'anonymisation.

19 Voir aussi ses commentaires sous la section « 4.2 Quant aux données à caractère personnel », points 46 à 58.

22. Finalement, en considérant de nouveau les principes de nécessité et de proportionnalité, elle s'interroge de même si d'autres moyens moins intrusifs d'un point de vue de la vie privée et de la protection des données ne pourraient pas être mis en oeuvre afin d'atteindre les objectifs poursuivis par l'Observatoire, c'est-à-dire améliorer l'offre de mobilité en l'adaptant aux besoins de la population. Un tel moyen moins attentatoire à la vie privée, voire même en dehors de toute collecte de données à caractère personnel, serait par exemple le développement et l'amélioration des systèmes de comptage actuels. Il convient de soulever dans ce contexte le système de comptage permanent et automatique du trafic routier par le moyen de compteurs installés à travers tout le Grand-Duché sur les autoroutes, les routes nationales et les pistes cyclables effectué par l'Administration des ponts et chaussées[20] ou encore le comptage des passagers dans les transports publics.[21]

23. Parallèlement, l'Observatoire pourrait toujours mener des enquêtes de mobilité comme actuellement prévu par l'article 7 du projet de loi.[22] A titre de comparaison, Bruxelles Mobilité, une administration de la Région de Bruxelles-Capitale chargée d'étudier le comportement des Bruxellois en matière de déplacements, a réalisé entre octobre 2021 et octobre 2022 une enquête très détaillée sur les caractéristiques et habitudes de la mobilité des familles et des individus.[23] Dans le même ordre d'idées, le Baromètre de la Mobilité constitue l'une des enquêtes de satisfaction phare de l'Observatoire « Good move » de la même administration bruxelloise, visant à collecter le niveau de satisfaction des usagers par rapport à l'offre de mobilité au sens large et l'interaction de celle-ci avec la demande de déplacements.[24]

*

2. QUANT A LA COLLECTE DES DONNEES PAR L'OBSERVATOIRE (article 6 du projet de loi)

24. Selon l'article 6 du projet de loi, l'Observatoire « *ne collecte et ne sollicite des données à caractère personnel que sous forme pseudonymisée et sans la clé permettant de réidentifier les personnes*. » D'après le commentaire des articles, l'Observatoire « *s'intéresse exclusivement à des flux suffisamment importants pour pouvoir impacter les réseaux de transports. Dans tous les cas, l'identité des voyageurs dont le comportement et les besoins de mobilité sont observés est sans intérêt pour l'Observatoire*. »

25. Sous réserve de ses commentaires sous le point 21 concernant la possibilité d'envisager la réalisation des missions de l'Observatoire sans traitant des données à caractère personnel, la CNPD tient à rappeler qu'en pratique, la pseudonymisation consiste à remplacer les données directement identifiantes (telle que le nom, prénom ou l'adresse exacte) d'un jeu de données par des données indirectement identifiantes comme par exemple un alias ou un numéro séquentiel.

La pseudonymisation permet ainsi de traiter les données d'individus sans pouvoir identifier ceux-ci de façon directe. Contrairement à l'anonymisation, la pseudonymisation est une opération réversible. Il est dès lors possible de retrouver l'identité d'une personne si l'on dispose d'informations supplémentaires, c'est-à-dire même si l'Observatoire ne disposerait pas de la « *clé permettant de réidentifier les personnes* », au moins les entités listées à l'article 8 du projet de loi pourraient toujours relier les données transmises à l'Observatoire à un individu déterminé.

---

20 Voir sur le site internet de ladite Administration : https://pch.gouvernement.lu/fr/administration/competences/comptage-trafic.html

21 Voir dans ce contexte la note #01 de mai 2023 de l'Observatoire intitulée « Comptage des passagers dans les transports publics » disponible sous : https://transports.public.lu/dam-assets/planifier/observatoire/odm-note-01-mai2023.pdf. Voir aussi le document intitulé « Systèmes de transport intelligents, Rapport sur les activités et projets nationaux du Luxembourg » d'août 2020 du Ministère de la Mobilité et des Transports publics, disponible sous : https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-06/2021_lu_its_progress_report_2020.pdf.

22 Voir dans ce contexte ses commentaires sous la section « *3. Quant aux enquêtes menées par l'Observatoire (article 7 du projet de loi)* ».

23 Voir sur leur site internet : https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecd

24 Site internet de l'Observatoire « Good move » : https://data.mobility.brussels/home/fr/observatoire/barometre-de-la-mobilite/.

Le considérant (26) du RGPD précise dans ce contexte que les « *données à caractère personnel qui ont fait l'objet d'une pseudonymisation et qui pourraient être attribuées à une personne physique par le recours à des informations supplémentaires devraient être considérées comme des informations concernant une personne physique identifiable. Pour déterminer si une personne physique est identifiable, il convient de prendre en considération l'ensemble des moyens raisonnablement susceptibles d'être utilisés par le responsable du traitement ou par toute autre personne pour identifier la personne physique directement ou indirectement, tels que le ciblage. Pour établir si des moyens sont raisonnablement susceptibles d'être utilisés pour identifier une personne physique, il convient de prendre en considération l'ensemble des facteurs objectifs, tels que le coût de l'identification et le temps nécessaire à celle-ci, en tenant compte des technologies disponibles au moment du traitement et de l'évolution de celles-ci.* »

26. Par ailleurs, la CNPD se pose la question qui sera en charge de la pseudonymisation des données, et préalablement à quelle action. Elle comprend, d'après le libellé de la disposition sous examen, que les données devraient être préalablement pseudonymisées avant tout transfert ou accès de données par l'Observatoire. Par conséquent, elle en déduit que la tâche de la pseudonymisation des données incomberait à chacune des entités listées à l'article 8 du projet de loi, et non à l'Observatoire, sans quoi cette garantie ne saurait être considérée comme efficace.

27. Alternativement, cette tâche pourrait être effectuée par un « tiers de confiance », qui doit être compris comme une personne physique ou morale habilitée à effectuer des opérations de sécurité juridique dont des services de pseudonymisation ou d'anonymisation et qui présente des garanties d'indépendance, de compétence et ne se trouvant pas en situation de conflit d'intérêts au regard des données qu'il traite dans le cadre de ses diverses activités. La CNPD renvoie à cet égard à son avis du 2 décembre 2016, dans lequel elle indiquait déjà « *qu'un encadrement général de l'activité de tiers de confiance fournissant ce type de services serait préférable et permettrait d'accompagner le développement de services innovants en matière de pseudonymisation et d'anonymisation au Luxembourg. Elle considère en outre que de tels services devraient être réservés à des acteurs présentant des garanties d'indépendance, de compétence et ne se trouvant pas en situation de conflit d'intérêts au regard des données qu'ils traitent dans le cadre de leurs diverses activités* »[25].

28. La CNPD constate dans ce contexte que l'article 6.2 du projet de loi permettrait à l'Observatoire d'utiliser différents jeux de données pseudonymisées dans le cadre d'une même analyse, « *mais pas d'une façon qui permettrait de réidentifer les personnes* ». Tout en prenant en compte que l'Observatoire ne serait pas en possession de données permettant une identification directe comme notamment le nom et le prénom, d'une part, et même si ce n'est pas le but poursuivi par l'Observatoire, d'autre part, la CNPD se demande néanmoins, au vu de toutes les données à caractère personnel auxquelles l'Observatoire aurait accès, s'il ne serait pas faisable de relier entre eux des ensembles de données distincts concernant un même individu. Autrement dit, ne serait-il pas possible pour l'Observatoire d'utiliser et de recouper toutes les données auxquelles l'Observatoire aurait accès et de les relier à une personne physique déterminée, permettant dès lors une identification indirecte de ladite personne ?

29. Le groupe de travail « Article 29 », qui a été remplacé le 25 mai 2018 par le CEPD, a déjà estimé dans un avis de 2007 que « *[l]'efficacité de la procédure de pseudonymisation dépend d'un certain nombre de facteurs (le stade auquel on y recourt, son niveau de sécurité en ce qui concerne la possibilité de retracer les informations, l'importance de la population dans laquelle la personne est dissimulée, la possibilité de rattacher des transactions/enregistrements individuels à une même personne, etc.). Les pseudonymes doivent faire l'objet d'un choix aléatoire et non prévisible. La quantité de pseudonymes possible doit être assez grande pour que le même pseudonyme ne puisse jamais être choisi deux fois au hasard. Pour garantir un niveau de sécurité élevé, il importe que l'ensemble des pseudonymes potentiels soit au moins équivalent à l'éventail des valeurs des fonctions de hachage cryptographique sûres.* »[26]

---

25 Avis de la Commission nationale pour la protection des données du 2 décembre 2016 relatif au projet de loi n° 7061 modifiant certaines dispositions du Code de la sécurité sociale, document parlementaire 7061/03, p. 4.

26 Avis 4/2007 du groupe de travail « Article 29 » sur le concept de données à caractère personnel, adopté le 20 juin 2007, p.20.

Il est dès lors primordial que l'entité, voir même les entités auxquelles incomberait, le cas échéant, la tâche de la pseudonymisation des données, respectent les principes susmentionnés avant tout transfert de données à l'Observatoire afin de garantir que la procédure de pseudonymisation est une garantie efficace pour réduire les risques pour les personnes concernées. En cas de doute, une agrégation à un niveau supérieur est toujours préférable. Par exemple, pour les communes avec un faible nombre d'habitants, les informations sur la composition du ménage et le lieu de travail pourraient être suffisantes pour réidentifier certaines personnes par recoupement d'informations. Une agrégation à un niveau géographique supérieur serait donc à envisager.

30. Finalement, d'après l'article 6.3 du projet de loi sous examen, l'Observatoire « *détruit les données à caractère personnel au terme d'une durée de traitement ne dépassant pas les deux ans après leur réception.* »

31. La CNPD tient à rappeler dans ce contexte que le principe de la limitation de la conservation est un des principes clés de tout traitement de données à caractère personnel. Plus concrètement, d'après l'article 5.1.e) du RGPD, les données à caractère personnel peuvent uniquement être « *conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées […].* »

Sans explications supplémentaires ni dans le texte du projet de loi, ni dans le commentaire des articles sur la justification de la durée de conservation des données à caractère personnel pendant un maximum de deux ans par l'Observatoire, la CNPD ne peut pas se prononcer sur la proportionnalité et la nécessité de ladite durée.

*

3. QUANT AUX ENQUETES MENEES PAR L'OBSERVATOIRE (article 7 du projet de loi)

32. Selon l'article 7 du projet de loi, l'Observatoire peut « *mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché, qui utilisent les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg ou qui possèdent un véhicule qui utilise les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg* » sous condition que « *les participants aient donné leur consentement* ». Dans le commentaire des articles il est précise qu' « *[a]fin de déterminer la représentativité de l'échantillon selon les règles de l'art, l'Observatoire a besoin de collecter des données à caractère personnel. Puisqu'avant de participer à une enquête, la personne est informée de la finalité de la collecte de données et peut refuser de fournir telle ou telle donnée, la prévisibilité de l'utilisation des données à caractère personnel est donnée. Ceci est le cas aussi bien si les données sont collectées par le moyen d'un questionnaire ou par le moyen d'une application à installer sur le smartphone.* »

33. La CNPD tient tout d'abord à insister que toutes les conditions d'un consentement valide au sens du RGPD sont à respecter, c'est-à-dire que le consentement doit être libre, spécifique, éclairé et univoque.[27] Une personne concernée contactée par l'Observatoire ne doit dès lors pas uniquement avoir la possibilité de « *refuser de fournir telle ou telle donnée* », mais elle doit pouvoir refuser intégralement la participation à une telle enquête.

34. Par ailleurs, il ne suffit pas qu'« *avant de participer à une enquête, la personne est informée de la finalité de la collecte* », mais, conformément à l'article 13 du RGPD, le ministre doit fournir aux participants toutes les informations y listées et ceci au moment où les données à caractère personnel sont obtenues. A côté des finalités du traitement auquel sont destinées les données à caractère personnel, il s'agit par exemple aussi de la base juridique du traitement, des destinataires des données, de la durée de conservation des données, ainsi que l'existence des différents droits des personnes concernées.

27 Voir la définition du consentement à l'article 4.11) du RGPD. Voir aussi l'article 7 sur les conditions applicables au consentement, ainsi que les lignes directrices 5/2020 sur le consentement au sens du règlement (UE) 2016/679 Version 1.1, adoptées le 4 mai 2020 par le CEPD.

35. Finalement, l'article 7 du projet de loi prévoit que les enquêtes en cause peuvent être menées par des questionnaires, par téléphone ou par tout autre système d'acquisition de données, tandis que le commentaire des articles précise que les données peuvent être collectées par « *le moyen d'un questionnaire ou par le moyen d'une application à installer sur le smartphone*. »

Néanmoins, il ne ressort ni du texte du projet de loi, ni du commentaire des articles, de quelle manière l'Observatoire obtiendrait les coordonnées de contact desdits « *échantillons représentatifs de personnes* », c'est-à-dire notamment leur adresse postale afin de les inviter à participer à une telle enquête. Est-ce que le ministre aurait accès aux données du registre national des personnes physiques (ci-après le « RNPP ») pour cette finalité ? Si tel est le cas, la CNPD estime nécessaire, dans un souci de clarté et de sécurité juridique, d'inclure cette possibilité dans le corps du texte du projet de loi sous avis. De même, l'article 14 du RGPD serait à respecter dans cette hypothèse, les données à caractère personnel n'ayant pas été collectées directement auprès de la personne concernée. Sur base de cette disposition, le ministre devrait, entre autres, fournir aux personnes concernées une information sur la source d'où proviennent les données à caractère personnel.

36. Finalement, si la CNPD comprend bien le commentaire des articles, des enquêtes pourraient aussi être menées auprès de personnes qui ni résident, ni travaillent au Luxembourg, mais qui « *visite[nt] le Grand-duché pour d'autres motifs, ou transite[nt] par le Grand-duché*. » Elle se demande dans cette hypothèse par quelle manière l'Observatoire pourrait contacter lesdites personnes, le recours, le cas échéant, au RNPP n'étant pas une option alors qu'il ne contient pas les coordonnées recherchées.

*

4. QUANT A L'ACCES AUX DONNEES PAR L'OBSERVATOIRE (article 8 du projet de loi)

37. L'article 8.1 du projet de loi crée l'obligation pour les entités y énumérées de donner « *accès au ministre, sur sa demande et dans les délais fixés dans sa requête, aux données à caractère personnel ou non personnel nécessaires à l'exécution des missions de l'Observatoire telles que prévues à l'article 3, selon les modalités de l'article 6 et telles que précisées par les finalités suivantes […]*. »

38. La CNPD constate dans ce contexte que l'article 2, point 4° du projet de loi définit l'accès comme « *le traitement, par un utilisateur de données, de données qui ont été fournies par un détenteur de données conformément à des exigences techniques, juridiques ou organisationnelles particulières, sans que cela n'implique nécessairement la transmission ou le téléchargement de ces données*. »

39. A la lecture de ladite définition et de l'article 8 sous examen, il n'est pas clair comment « l'accès » aux données personnelles détenues par les différentes entités serait concrètement effectué. Est-ce que lesdites entités effectueraient dès lors une transmission des données à l'Observatoire, même si dans la définition précitée il est mentionné que l'accès n'implique pas « *nécessairement la transmission ou le téléchargement de ces données* », ou est-ce que l'Observatoire disposerait par exemple d'un code d'accès pour accéder aux données ? Sans connaître comment cette communication va s'opérer, il se pose comme susmentionné au point 26 la question de savoir qui s'occupe de la pseudonymisation.

40. De même, indépendamment du moyen d'accès aux données par l'Observatoire et sous réserve de ses commentaires qui suivent, la CNPD estime que l'Observatoire devrait uniquement avoir accès aux données énumérées à l'article 8 du projet de loi et en aucun cas à toute la base de données détenue par l'entité en cause.

41. La Commission nationale analysera par la suite plus en détail les finalités poursuivies par l'accès aux données par l'Observatoire (4.1), ainsi que les données à caractère personnel auxquelles l'Observatoire aurait accès (4.2).

A titre préliminaire, elle tient à souligner qu'elle prendra uniquement en compte dans son analyse l'article 8.1, points 1° à 3° du projet de loi, alors qu'elle estime, sans indications contraires dans le texte ou le commentaire des articles, que les finalités mentionnées aux points 4° à 6° sont a priori poursuivies sans traiter des données à caractère personnel. En effet, elle a l'impression que les données mentionnées aux points 4° à 6° sont soit des données concernant des personnes morales qui ne tombent

pas dans le champ d'application du RGPD[28], soit des données statistiques sans lien avec une personne physique identifiée ou identifiable comme par exemple des données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, les données concernant les projections et répartition des résidents et des emplois ou encore les données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport.

4.1. Quant aux finalités poursuivies par l'accès aux données

42. D'après l'article 5.1.b) du RGPD, les données à caractère personnel collectées peuvent uniquement être collectées « *pour des finalités déterminées, explicites et légitimes, et ne pas être traitées ultérieurement d'une manière incompatible avec ces finalités […] (limitation des finalités)* ».

43. Il ressort dans ce contexte du commentaire des articles qu' « *[é]tant donné que certaines données sont à caractère personnel, chaque donnée est explicitement reliée à une finalité. Celle-ci ne vise jamais à comprendre le comportement ou les besoins de mobilité d'un individu en particulier, mais toujours d'un groupe de personnes présentant un comportement ou des besoins de mobilité similaires*. »

La CNPD constate en effet que les points 1° à 3° de l'article 8.1 du projet de loi énumèrent à quelles données, détenues par quelle entité, et pour quelle finalité l'Observatoire aurait accès. Elle estime que la détermination des types ou catégories de données à caractère personnel qui seront traitées par finalité est considérée comme un des éléments essentiels du traitement qui doivent être définis dans la réglementation qui encadre le traitement de ces données à caractère personnel.

44. Les finalités 1°, 2° et 3° sont dans ce contexte à considérer a priori comme « déterminées » et « explicites » en visant à adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande en fonction de la raison du déplacement et du type de destination, c'est-à-dire entre le domicile et le lieu de travail (finalité 1°), entre le domicile et le lieu d'éducation (finalité 2°), ainsi que tous les autres motifs de déplacement (comme par exemple de type « loisir ») et tous les types de destination (comme par exemple un complexe sportif) (finalité 3°). Des explications supplémentaires se trouvent dans le commentaire des articles.

45. Considérant que la finalité plus globale d'adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de la population semble tout à fait légitime, d'une part, et sans prétendant avoir l'expertise métier en matière de planification de la mobilité, d'autre part, la CNPD se demande néanmoins si les traitements mis en oeuvre afin de poursuivre les finalités 1°, 2° et 3° respectent les principes constitutionnels de nécessité et de proportionnalité. Plus concrètement, est-il vraiment nécessaire de connaître la raison du déplacement, liée au lieu de départ et d'arrivée, pour poursuivre la finalité de l'adaptation des offres et infrastructures de mobilité à la demande de la population, ou ne serait-il pas suffisant de savoir que X personnes se déplacent d'A à B, indépendamment si lesdites personnes se rendent à leur lieu de travail, à l'école, à un supermarché, à un complexe sportif ou à la crèche de leurs enfants.

Elle estime dès lors utile d'analyser plus en détail les données à caractère personnel auxquelles l'Observatoire aurait accès et si leur collecte est vraiment nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles seraient traitées.

4.2. Quant aux données à caractère personnel

46. Conformément à l'article 5.1.b) du RGPD, les données à caractère personnel collectées doivent être « *adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées (minimisation des données).* »

47. Les auteurs du projet de loi expliquent dans le commentaire des articles que « *[p]our obtenir une vue d'ensemble aussi complète que possible et pouvoir adapter au mieux les investissements de l'État dans les infrastructures et les services de transport aux besoins du pays, et parce que les données dont disposent différents détenteurs de données sur un même sujet sont souvent similaires mais non identiques, il est nécessaire de comparer et ainsi compléter les données de plusieurs détenteurs.* »

---

28 Voir le considérant (14) du RGPD.

48. De manière générale, la Commission nationale constate que les mêmes jeux de données seront demandés auprès de différents acteurs, comme par exemple les données concernant le lieu de résidence ou le lieu de travail. Comme l'Observatoire n'aurait accès qu'à des données pseudonymisées, sans « *clé permettant de réidentifier les personnes* », elle se demande comment l'Observatoire pourrait dès lors comparer et croiser dans le cadre d'une même analyse des données identiques mais résultant de différents jeux de données.

49. En ce qui concerne plus concrètement les « données concernant le lieu de résidence »,[29] est-ce qu'elles visent uniquement le nom de la commune ou plutôt le code postal, voire même l'adresse exacte ? Dans ce dernier cas, il est très facile de lier l'adresse à une personne physique déterminée et on ne serait plus en présence de données pseudonymisées. Par ailleurs, en cas de code postal d'une commune avec un faible nombre d'habitants, d'autres informations, comme par exemple la composition du ménage et le lieu de travail, pourraient être suffisantes pour réidentifier certaines personnes par recoupement d'informations. Comme mentionné au point 29, la CNPD recommande une agrégation à un niveau géographique supérieur, au moins par nom de la commune et non par le code postal.

50. De même, au vu des finalités poursuivies, elle ne comprend pas le caractère nécessaire de la collecte de données sur le sexe des personnes concernées.[30]

51. La problématique la plus complexe aux yeux de la CNPD en matière de protection des données à caractère personnel réside néanmoins au point 3° a) de l'article 8.1 du projet de loi prévoyant que l'Observatoire aurait accès aux « *données concernant les déplacements des téléphones portables et données sur les utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données.* »

52. Elle tient tout d'abord à préciser que même si le législateur envisagerait, comme elle le recommande d'ailleurs à maintes reprises dans le présent avis[31], le transfert de données anonymisées vers l'Observatoire, anonymiser des données provenant des opérateurs de télécommunications est une tâche très compliquée. Le CEPD avait estimé dans ce contexte dans un avis sur l'utilisation de données de localisation dans le cadre de la pandémie de COVID-19 que « *les tentatives de ré-identification constituent des domaines de recherche actifs. Il est essentiel que les responsables du traitement qui utilisent des solutions d'anonymisation suivent les évolutions récentes dans ce domaine, en particulier en ce qui concerne les données de localisation (provenant des opérateurs de télécommunications et/ou des services de la société de l'information) qui sont réputées difficiles à anonymiser. En effet, de nombreuses recherches ont démontré qu'il était possible que des données de localisation que l'on pensait anonymisées ne le soient pas vraiment. Les traces des déplacements des personnes sont, de manière intrinsèque, fortement corrélées et uniques et sont, par conséquent, vulnérables aux tentatives de ré-identification dans certaines circonstances*. »[32]

53. Ensuite, d'après le commentaire des articles « *[l]'analyse des rebondissements de téléphones portables sur les antennes des réseaux de communication permet d'estimer le nombre de déplacements effectués entre différentes zones du pays à différents moments du jour. Le traitement est fondamentalement différent de la triangulation de la position exacte d'un téléphone. Il ne s'agit donc nullement de localiser un téléphone en particulier, mais de comprendre entre quels points « A » et « B » des déplacements ont lieu, et par quel itinéraire.* » Or, il ne ressort ni du texte du projet de loi, ni du commentaire des articles ce qui est visé concrètement par « données concernant les déplacements des téléphones portables ».

54. La Commission nationale tient à rappeler à cet égard que les opérateurs de télécommunications font l'objet d'une réglementation spécifique, et plus concrètement de la loi modifiée du 30 mai 2005

29 Voir article 8.1 point 1°, a), b), c) et e) et point 2° a) du projet de loi.

30 Voir article 8.1 point 1°, c) du projet de loi.

31 Voir notamment les points 21 et 25.

32 Lignes directrices 4/2020 relatives à l'utilisation de données de localisation et d'outils de recherche de contacts dans le cadre de la pandémie de COVID-19, adoptées le 21 avril 2020, points 19 et 20.

concernant la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (ci-après la « loi modifiée du 30 mai 2005 »). Au cas où les auteurs du projet visent les données de trafic, ainsi que les données de localisation,[33] ces dernières peuvent uniquement être mises à disposition par un fournisseur ou opérateur de services de communications électroniques aux autorités judiciaires dans des conditions restrictives et sous peine d'une sanction pénale.[34]

55. A titre de comparaison, le Service public fédéral Mobilité et Transports de la Belgique avait comme projet de passer un marché public ayant pour objet de récolter auprès des opérateurs de télécommunications des données de localisation sur l'ensemble du territoire belge en vue de gérer les flux de personnes. Dans son avis relatif audit projet, l'Autorité de protection des données belge a estimé que « *[c]ompte tenu de ces explications et tenant compte de la sensibilité des données concernées, la Commission estime que pour rencontrer le principe de proportionnalité, le demandeur serait fondé en l'espèce à se voir communiquer les données sollicitées sous une forme anonymisée, conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 13 février 2001 portant exécution de la loi vie privée.* »[35] Ladite Autorité a par ailleurs fait « *remarquer que les critères d'analyse ne peuvent pas porter préjudice au caractère anonyme des données transmises. Elle enjoint le demandeur à faire preuve d'une extrême prudence pour éviter de rendre ces données identifiantes. Une véritable anonymisation peut s'avérer difficile à obtenir et il est exclu qu'une combinaison des données de localisation puisse tout de même aboutir à une identification.* »[36]

56. Ainsi, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 30 mai 2005, les données de trafic et de localisation collectées par des fournisseurs ou opérateurs de services de communications électroniques ne pourraient en principe être communiquées à l'Observatoire que si elles ont été anonymisées au préalable.

57. En dernier lieu, il convient de mentionner qu'afin de poursuivre la finalité 3° prévue par l'article 8.1 du projet de loi, l'Observatoire aurait accès aux « *données concernant les déplacements effectués et données sur les utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement*. »[37] Lesdits « *services numérique d'assistance au déplacement* » sont définis à l'article 2 point 7 du projet de loi comme « *les services qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, d'engins personnels de déplacement ou à pied* ». Les auteurs du projet de loi précisent dans le commentaire dudit article que cette définition est issue de l'article L1214-8-3 du code des transports français.

58. Dans le commentaire des articles il est expliqué dans ce contexte que l'Observatoire exploiterait comme source « *[d]es systèmes qui renseignent les voyageurs sur leurs options de mobilité, ou qui contrôlent l'accès à des services de mobilité [et qui] collectent des informations sur les déplacements effectués. Cette disposition suit l'exemple de l'article L1214-8-3 du code des transports français, qui exige que* « *les données pertinentes relatives aux déplacements et à la circulation détenues par les services numériques d'assistance au déplacement […] sont rendues accessible […] aux autorités françaises » afin de « améliorer l'efficacité des politiques publiques de mobilité, notamment la conception, la mise en oeuvre et l'évaluation des politiques publiques, notamment des plans de Mobilité* »

La Commission nationale comprend que les services susmentionnés sont en fait des calculateurs d'itinéraires visant à faciliter les déplacements par plusieurs modes de transport (par exemple, train, bus, tram, taxi, vélo, propre voiture, etc.) au cours d'un même trajet. Néanmoins, il ne ressort ni du texte du projet de loi, ni du commentaire des articles, si des données à caractère personnel sont

---

33 Voir définitions à l'article 2. e) et f) de la loi modifiée du 30 mai 2005

34 Voir articles 5.1.a) et 9.1.a) de la loi modifiée du 30 mai 2005. Par ailleurs, sur base de l'article 5.2 de ladite loi, les données relatives aux trafic peuvent être demandées « *par les organes compétents dans le but de régler des litiges notamment en matière d'interconnexion ou de facturation* ».

35 Avis n° 43/2016 du 20 juillet 2016 sur le projet du Service public fédéral Mobilité et Transports de récolte de données de localisation en matière de flux de personnes sur le territoire belge (CO-A-2016-028), point 26.

36 Avis précité, point 28. Voir les résultats de cette étude sur des données anonymisées sous ce lien : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/nublications/2023/Mobilit%C3%A9%20et%20donn%C3%A9es%20V70C3%A91%C3%A9com%20FR.pdf.

37 Selon l'article 8 (1) 3°, b) du projet de loi.

collectées par lesdits services auxquelles l'Observatoire aurait, le cas échéant, accès. Sans précisions supplémentaires de la part des auteurs du projet de loi, la CNPD ne peut dès lors pas se prononcer à ce sujet.

*

5. QUANT AU COMPTAGE DES VEHICULES PAR L'OBSERVATOIRE (article 9 du projet de loi)

59. Sur base de l'article 9 du projet de loi et afin de comprendre les « *flux de véhicules à travers les réseaux de transport, l'Observatoire peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau*. » Il y est précisé que les « *données collectées à cette fin doivent être détruites endéans 24 heures et ne doivent pas être utilisées pour identifier les occupants ou le propriétaire du véhicule*. » Dans le commentaire des articles les auteurs du projet de loi expliquent l'utilité de ce comptage des véhicules par l'Observatoire en donnant l'exemple suivant : « *Par exemple, pour comprendre quelle part du trafic sur les autoroutes A6 et A3 constitue un trafic de transit international, il faut compter les plaques d'immatriculation qui ont été détectées endéans le temps de trajet nécessaire à la fois à la frontière belge et à la frontière française. Au vu des nombreuses intersections du réseau routier, de telles analyses, qui sont essentielles pour les analyses visant une utilisation et adaptation efficaces du réseau, sont impossibles à effectuer avec de simples comptages.* »

60. La CNPD tient à rappeler dans ce contexte que la plaque d'immatriculation est une donnée à caractère personnel permettant indirectement d'identifier le détenteur du véhicule et dès lors, tous les principes et obligations prévus par le RGPD sont à respecter, comme par exemple le principe de minimisation mentionné au point 46 du présent avis.

Néanmoins, sans explications supplémentaires dans le commentaire des articles, la CNPD se demande par quels moyens la finalité prévue à l'article 9 du projet de loi serait atteinte, c'est-à-dire comment le ministre effectuerait les comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau de transport afin de comprendre le flux des véhicules à travers ledit réseau. Est-ce que l'atteinte de cette finalité obligerait le ministre à installer des caméras permettant d'enregistrer les plaques d'immatriculation partout dans le pays ?

Par ailleurs, les explications des auteurs du projet de loi sur l'utilité et surtout la nécessité de collecter la plaque d'immatriculation et de pouvoir la suivre à travers le pays pendant 24 heures ne sont pas convaincantes. En d'autres termes, la Commission nationale doute que la collecte de la plaque d'immatriculation est vraiment nécessaire au regard de la finalité de comprendre le flux des véhicules à travers les réseaux de transport et que des moyens moins attentatoires à la vie privée des personnes concernées existent. Plus concrètement, elle considère que le système de comptage permanent et automatique des routes aux Luxembourg, actuellement opéré par l'Administration des ponts et chaussées, pourrait être amélioré et développé afin d'avoir une vue précise sur le flux des véhicules à l'intérieur du pays. Les compteurs pourraient aussi être installés aux frontières afin d'y évaluer le trafic routier.

*

6. QUANT AUX DROITS DES PERSONNES CONCERNEES

61. La CNPD tient à rappeler que tous les droits des personnes concernées consacrés par le RGPD[38] sont à respecter par le responsable du traitement, c'est-à-dire en l'espèce par le ministre.

62. Par exemple, en l'état actuel des articles 7 et 9 du projet de loi prévoyant une collecte directe de données à caractère personnel par l'Observatoire auprès des personnes concernées, le ministre devrait dès lors leur fournir au moment de la collecte des données à caractère personnel toutes les informations prévues à l'article 13 du RGPD. Par ailleurs, l'article 8 du projet de loi prévoit toute une série de collectes indirectes de données à caractère personnel par l'Observatoire, et dès lors, l'article 14 du RGPD est à respecter. Au vu de l'ampleur dudit article 8 du projet de loi, le ministre devrait a priori

38 Voir les articles 12 à 23 du RGPD, sauf exceptions prévues par les différents articles.

fournir à toute la population du Grand-Duché, ainsi qu'aux frontaliers, les informations listées à l'article 14 du RGPD dans un délai raisonnable après avoir obtenu les données à caractère personnel, mais ne dépassant pas un mois.[39]

63. De plus, l'article 15 du RGPD accorde à toute personne concernée le droit d'obtenir du responsable du traitement la confirmation que des données à caractère personnel la concernant sont ou ne sont pas traitées et, lorsqu'elles le sont, l'accès auxdites données à caractère personnel ainsi que certaines informations dont les finalités du traitement effectué par le responsable du traitement, les catégories de données à caractère personnel concernées ou encore les destinataires ou catégories de destinataires auxquels les données à caractère personnel ont été ou seront communiquées.

64. Par ailleurs, dans les conditions prévues aux articles 16 et 17 du RGPD, les droits à la rectification et à l'effacement de la personne concernée sont à respecter par le responsable du traitement.

65. Finalement, la Commission nationale souligne que, comme les auteurs du projet de loi estiment que les traitements de données à caractère personnel opérés par l'Observatoire sont nécessaires à l'exécution d'une mission d'intérêt public conformément à l'article 6.1.e) du RGPD, le droit d'opposition des personnes concernées est à respecter. En effet, l'article 21.1 du RGPD prévoit que la personne concernée a le droit de s'opposer à tout moment, pour des raisons tenant à sa situation particulière, à un traitement des données à caractère personnel la concernant fondé sur ledit article 6.1.e) du RGPD, sauf si le responsable du traitement « *peut démontrer qu'il existe des motifs légitimes et impérieux pour le traitement qui prévalent sur les intérêts et les droits et libertés de la personne concernée, ou pour la constatation, l'exercice ou la défense de droits en justice.* »

Ainsi adopté à Belvaux en date du 10 novembre 2023.

La Commission nationale pour la protection des données

La Présidente,
Tine A. LARSEN

Le Commissaire,
Thierry LALLEMANG

Le Commissaire,
Marc LEMMER

Le Commissaire,
Alain HERRMANN

39 Conformément à l'article 14.3.a) du RGPD.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20250514_Avis_3

N° 8251[4]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(10.12.2024)

Par dépêche du 21 juin 2023, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

Les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre de commerce et de la Commission nationale pour la protection des données ont été communiqués au Conseil d'État en date du 27 novembre 2023.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet entend créer un cadre juridique pour le traitement de données à caractère personnel nécessaires à la planification de la mobilité, définie comme une mission d'intérêt public. Elle crée à cette fin un « Observatoire digital de la mobilité » ayant pour mission de collecter, centraliser et gérer les données de mobilité.

Le Conseil d'État constate que le projet de loi sous avis diffère considérablement d'autres textes législatifs instaurant un observatoire, comme la loi modifiée du 13 mars 2018 portant création d'un Observatoire national de la qualité scolaire ou la loi du 2 mars 2021 portant création d'un Observatoire national de la santé. En effet, contrairement à ces textes, le projet de loi sous avis ne contient pas de disposition relative à l'indépendance de l'observatoire. Il est notamment muet en ce qui concerne l'indépendance de l'observatoire quant à ses outils, ses constats et propositions, ses membres et son cadre du personnel. S'ajoute à cela que selon le commentaire portant sur l'article 1er de la loi en projet, « [l]'Observatoire est un service du Ministère ayant les transports dans ses attributions ». Partant, le Conseil d'État donne à considérer que la création d'un service au sein du Ministère dépourvu d'indépendance relève de la seule compétence du Gouvernement, de sorte que le législateur empiète ici sur l'organisation du Gouvernement.

Au vu de ce dernier constat, le Conseil d'État doit, en l'état actuel du texte, s'opposer formellement aux articles 1er à 4 du projet de loi sous avis pour violation de l'article 92 de la Constitution. Une solution pourrait consister soit en la création, par la loi, d'un observatoire à l'instar de l'Observatoire national de la santé et de l'Observatoire national de la qualité scolaire soit en la suppression des articles 1er à 4 du projet de loi sous avis en limitant ainsi le dispositif au seul encadrement juridique nécessaire au traitement des données à caractère personnel. Dans la dernière hypothèse, l'intitulé serait à adapter en conséquence.

Pour le surplus, le Conseil d'État donne à considérer que si l'observatoire devait constituer un simple organe consultatif du ministre, l'élaboration d'un texte de loi ne s'imposerait pas[1].

---

1 « Il est en effet toujours loisible au Conseil de gouvernement, à un ministre ou à toute autre autorité administrative centrale ou déconcentrée de prendre l'initiative d'organiser une ou plusieurs réunions sur un objet déterminé en invitant à y participer toute personne dont l'avis peut être utile préalablement à la prise de décision ou de constituer un groupe de travail avec les représentants des intérêts en présence sans qu'un texte légal ou règlementaire soit nécessaire à cette fin. » (Marc BESCH, *Normes et légistique en droit public luxembourgeois*, Windhof, Promoculture Larcier, 2019, pp. 465 et 466, n°613).

En outre, la loi en projet entend qualifier la mission de traitement des données de mobilité de mission d'intérêt public, afin d'assurer la licéité du traitement des données à caractère personnel sur le fondement de l'article 5, paragraphe 1er, lettre a), et de l'article 6, paragraphe 1er, lettre e), et paragraphe 3, du règlement général sur la protection des données[2].

La loi en projet, dans son article 6, entend garantir que l'Observatoire « ne collecte et ne sollicite des données à caractère personnel que sous forme pseudonymisée et sans la clé permettant de réidentifier les personnes. »

À la lecture du projet d'avis, le Conseil d'État ne comprend pas pourquoi le recours à des données pseudonymisées est nécessaire, alors qu'au vu du dispositif, les données nominatives ne semblent pas être collectées.

Surtout, à cet égard, le Conseil d'État se demande dans quelle mesure il est nécessaire de recourir à des données pseudonymisées alors qu'au vu des finalités du traitement mis en place, les mêmes objectifs devraient pouvoir être raisonnablement atteints sur base de données anonymisées. Dans ce contexte, le Conseil d'État rappelle que tout traitement de données doit respecter le principe de minimisation des données inscrit à l'article 5, paragraphe 1er, lettre c), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (Règlement général sur la protection des données), ci-après « RGPD », qui requiert que les données traitées soient « adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées ». Dans l'attente d'explications de la part des auteurs quant à la nécessité de recourir à la pseudonymisation des données à caractère personnel, le Conseil d'État doit réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Ce n'est que sous réserve des considérations qui précèdent que le Conseil d'État procède à l'examen des articles.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne la non-conformité de l'article sous revue avec l'article 92 de la Constitution.

Article 2

L'article sous examen est consacré aux définitions.

Le point 4° entend définir l'« accès » à des données, et ce pour les besoins de l'article 8. La définition comporte une contradiction en ce qu'elle énonce que les données sont « fournies » sans pour autant être transmises. Le Conseil d'État suggère de reformuler le point sous avis afin de faire ressortir clairement qu'il s'agit de données auxquelles l'accès a été fourni par un détenteur de données.

Le point 8° entend introduire une définition du transport à la demande. Pour cette définition, le Conseil d'État suggère aux auteurs de se borner à renvoyer à l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que modifié, qui fournit une définition des services en question.

Article 3

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne la non-conformité de l'article sous revue à l'article 92 de la Constitution ainsi qu'à ses considérations générales relatives au recours aux données pseudonymisées.

---

2 Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Article 4

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne la non-conformité de l'article sous revue à l'article 92 de la Constitution.

Article 5

Sans observation.

Article 6

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne l'attribution de missions à un service ministériel ainsi qu'à ses considérations générales relatives au recours aux données pseudonymisées.

Article 7

Sans observation.

Article 8

Le point 3° vise à obliger les opérateurs de téléphonie à transmettre les données concernant les déplacements des téléphones portables, « pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données ». Cette portion de phrase est vague et ne permet pas de saisir sous quelles conditions ces données peuvent être utilisées.

Le point 3°, lettres a) et b), entend imposer la transmission de données sur les utilisateurs « permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs », sans pour autant préciser quelles sont ces données. Le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle sur le fondement des articles 31 et 37 de la Constitution, que les données visées soient précisément et limitativement énoncées.

Article 9

Sans observation.

Article 10

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales en ce qui concerne la non-conformité de l'article sous revue avec l'article 92 de la Constitution.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Les subdivisions en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1°, 2°, 3°, …, sont subdivisées à leur tour en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante a), b), c), … Les renvois à l'intérieur du dispositif sont, le cas échéant, à adapter en conséquence.

Article 1er

Au paragraphe 1er, il est indiqué d'écrire « […] du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ~~appelé~~ ci-après « ministre », » et « un Observatoire digital de la mobilité, ~~désigné~~ ci-après ~~comme~~ « Observatoire » », étant donné que les termes « le » et « l' » ne font pas partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire. Par ailleurs, le paragraphe sous revue est à terminer par un point final.

Article 2

La phrase liminaire est à rédiger comme suit :

« Pour l'application de la présente loi, on entend par : ».

Au point 2°, il est signalé qu'il ne faut pas insérer des phrases entières dans les énumérations.

Au point 2°, lettres a et b, la virgule est à remplacer par un point-virgule.

Au point 6°, il est signalé que lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur. Par ailleurs, au cas où un règlement européen a déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les termes « , tel que modifié » après l'intitulé complet de celui-ci. Partant, il faut écrire, à la première occurrence de l'intitulé dudit acte « règlement

(UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), tel que modifié ». À l'occurrence suivante, à l'article 5, il peut être exceptionnellement recouru aux termes « règlement (UE) 2016/679 précité ».

Chapitre 2

Le point entre le numéro de chapitre et le trait d'union précédant l'intitulé de chapitre est à omettre. Cette observation vaut également pour l'intitulé du chapitre 3.

Article 7

À la première phrase, il convient d'écrire « qui résident au Grand-Duché de Luxembourg ».

À la deuxième phrase, il est recommandé d'écrire « socio-économiques » avec un trait d'union, afin d'aligner l'orthographe du terme sur celui de l'article 2, point 2°, lettre c.

Article 8

Au paragraphe 1er, point 1°, lettres a à e, il y a lieu d'insérer une virgule avant les termes « telles que ». Cette observation vaut également pour le paragraphe 1er, points 2°, lettre a, 3°, lettre c, et 4°, lettre b.

Au paragraphe 1er, point 1°, lettre b, il est suggéré de remplacer la virgule après les termes « situation professionnelle » par le terme « et ».

Au paragraphe 1er, point 1°, lettre c, il convient d'écrire « Registre national des personnes physiques ».

Au paragraphe 1er, point 4°, lettre a, il y a lieu de remplacer aux deux occurrences le terme « ministère » par le terme « ministre ». Cette observation vaut également pour le paragraphe 1er, point 6°, lettre b, en ce qui concerne les quatre occurrences du terme « ministère ». Par ailleurs, il convient d'écrire « […] ayant les Transports routiers dans ses attributions » et « […] ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ».

Au paragraphe 1er, point 5°, lettre a, il y a lieu de remplacer le terme « d' » par celui de « l' ».

Au paragraphe 1er, point 5°, lettre c, il convient d'ajouter le terme « le » avant celui de « type ».

Au paragraphe 1er, point 6°, lettre a, en ce qui concerne l'emploi du terme « notamment », le Conseil d'État signale que si celui-ci a pour but d'illustrer un principe établi par le texte, il est à écarter comme étant superfétatoire. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif. Cette observation vaut également pour l'article 10, point 3.

Article 9

À la deuxième phrase, il est signalé que pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ». Par ailleurs, il est relevé que les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates.

Article 10

Si l'intention des auteurs est de subdiviser l'article sous revue en paragraphes, il est signalé que ceux-ci se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses (1), (2), (3), … Dans la négative, la numérotation est à écarter.

Au point 2, il est signalé que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Partant, il convient d'écrire « Chambre des députés ».

Au point 3, il y a lieu d'écrire correctement « chiffres-clés ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 10 décembre 2024.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marc THEWES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau
8251 - Dossier consolidé : 49

20250515_AmendementParlementaire

Nº 8251[5]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(13.2.2025)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 6 février 2025.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés.

*

I. OBSERVATIONS PRELIMINAIRES

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

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

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

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

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

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

Dans la mesure où il est renoncé à la création d'un Observatoire digital de la mobilité doté d'indépendance, la commission estime également que la référence aux missions et à l'organisation de cet

observatoire dans l'intitulé du Chapitre 1er du projet de loi est à supprimer. Il est proposé d'intituler ce chapitre « ***Objet et champ d'application*** ».

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

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

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

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

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

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

*

II. AMENDEMENTS

Amendement 1er – Article 1er

La commission propose de modifier l'article 1er du projet de loi comme suit :

« **Art. 1er.**

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

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

Commentaire de l'amendement 1er

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

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

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

Le paragraphe 2 précise en outre que le traitement des données de mobilité constitue une mission d'intérêt public et ce, conformément aux exigences de licéité du traitement prévues à l'article 5, paragraphe 1er, lettre a), et à l'article 6, paragraphe 1er, lettre e), et paragraphe 3, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes

physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Amendement 2 – Article 2

L'article 2, point 4°, point 8° et point 10°, du projet de loi est amendé comme suit :

« **Art. 2.**

(…)

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

(…)

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

(…)

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

Commentaire de l'amendement 2

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

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

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

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

Amendement 3 – Article 3 supprimé

L'article 3 est supprimé comme suit :

« **~~Art. 3.~~**

~~L'Observatoire a pour mission:~~

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

~~2° d'analyser ces données ;~~

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

Commentaire de l'amendement 3

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

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

Amendement 4 – Article 4 supprimé

L'article 4 est supprimé comme suit :

« ~~**Art. 4.**~~

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

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

Commentaire de l'amendement 4

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

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

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

Amendement 5 – Article 5 (devenant le nouvel article 3)

L'article 5, devenant le nouvel article 3 du projet de loi, est amendé comme suit :

« ~~**Art. 5.**~~ **Art. 3.**

Pour remplir la mission prévue à l'article 1er, ~~**Le**~~ **le** ministre est **le** responsable ~~**des**~~ **du** traitement**s** de**s** données à caractère personnel nécessaires ~~**pour remplir la mission de l'Observatoire**~~, au sens du règlement (UE) 2016/679 ~~du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données~~ précité, ~~et abrogeant la directive 95/46/CE~~. »

Commentaire de l'amendement 5

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

Amendement 6 – Article 6 (devenant le nouvel article 4)

L'article 6, devenant le nouvel article 4 du projet de loi, est amendé comme suit :

« ~~**Art. 6.**~~ **Art. 4.**

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

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

(3) ~~**L'Observatoire détruit les données à caractère personnel au terme d'une durée de traitement ne dépassant pas les deux ans après leur réception.**~~ **Les données à caractère personnel**

collectées pour les finalités prévues à l'article 6 sont conservées pour la durée de traitement ne dépassant pas une durée de deux ans après leur réception. »

Commentaire de l'amendement 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Amendement 7 – Article 7 (devenant le nouvel article 5)

L'article 7, devenant le nouvel article 5 du projet de loi, est amendé comme suit :

« **~~Art. 7.~~ Art. 5.**

Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à **~~l'article 3~~ l'article 1er**, **~~l'Observatoire~~ le ministre** peut mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché de Luxembourg, qui utilisent les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg ou qui possèdent un véhicule qui utilise les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg. Afin d'établir la représentativité de l'échantillon, **~~l'Observatoire~~ le ministre** peut collecter, en plus des informations relatives aux comportements de mobilité, des données ~~socioéconomiques~~ socio-économiques des participants. Ces enquêtes peuvent être menées par le moyen de questionnaires, par téléphone ou tout autre système d'acquisition de données pourvu que les participants aient donné leur consentement. »

Commentaire de l'amendement 7

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

Amendement 8 – Article 8 (devenant le nouvel article 6)

L'article 8, devenant le nouvel article 6 du projet de loi, est amendé comme suit :

« **~~Art. 8.~~ Art. 6.**

(1) Pour autant que les données demandées existent et ne sont pas encore publiées en un format lisible par machine, les détenteurs de données énumérés ci-dessous donnent accès au ministre, sur

sa demande et dans les délais fixés dans sa requête, aux données à caractère personnel ou non personnel nécessaires à l'exécution **~~des missions de l'Observatoire telles que prévues à l'article 3~~ de la mission telle que prévue à l'article 1er**, selon les modalités de **~~l'article 6~~ l'article 4**, et **~~telles~~ telle** que **~~précisées~~ précisée** par les finalités suivantes :

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

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

~~b.~~ b) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle~~,~~ et le niveau d'éducation, telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;

~~c.~~ c) données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe, telles que gérées dans le Registre national des personnes physiques ;

~~d.~~ d) données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises, telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

~~e.~~ e) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle, telles que détenues par les employeurs ;

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

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

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

~~a.~~ a) données concernant les déplacements des téléphones portables et **~~données sur les~~ le nombre d'**utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » **~~pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données~~** ;

~~b.~~ b) données concernant les déplacements effectués et **~~données sur les~~ le nombre d'**utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;

~~c.~~ c) données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti, telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;

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

~~a.~~ a) données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ~~ministère ayant dans ses attributions les Transports routiers~~ ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ~~ministère ayant dans ses attributions le Contrôle des exportations, des importations et du transit~~ ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ;

~~b.~~ b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

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

~~a.~~ a) données concernant la topologie, la règlementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par ~~d'~~l'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;

~~b.~~ b) données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;

~~c.~~ c) données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et le type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;

~~d.~~ d) données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;

~~e.~~ e) données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;

~~f.~~ f) données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;

~~g.~~ g) données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;

6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :

~~a.~~ a) données concernant les perspectives économiques, et ~~notamment~~ la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

~~b.~~ b) données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant le Logement dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;

~~c.~~ c) données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

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

Commentaire de l'amendement 8

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

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

Il est proposé de supprimer le bout de phrase litigieux.

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

Pour être complet, la commission parlementaire se permet de préciser que l'utilisation des données de mobilité issues de la téléphonie mobile se limite à l'analyse des flux de groupes de personnes entre des zones géographiques suffisamment larges pour garantir l'anonymat et exclure toute identification individuelle. Contrairement aux comptages locaux de trafic routier ou de passagers, l'analyse des flux renseigne non seulement l'intensité des flux, mais aussi leur structuration dans l'espace. Cette

information est cruciale pour planifier des offres de transports qui répondent efficacement aux besoins de déplacement.

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

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

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

Amendement 9 – Article 9 (devenant le nouvel article 7)

L'article 9, devenant le nouvel article 7 du projet de loi, est amendé comme suit :

« **~~Art. 9.~~ Art. 7.**

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

Commentaire de l'amendement 9

Afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État dans son avis du 10 décembre 2024, la commission parlementaire propose de supprimer la référence à l'Observatoire digital de la mobilité.

Amendement 10 – Article 10 supprimé

L'article 10 est supprimé :

« **~~Art. 10.~~**

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

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

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

Commentaire de l'amendement 10

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

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

*

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Claude WISELER

TEXTE COORDONNE

Les propositions de texte émises par le Conseil d'État dans son avis du 10 décembre 2024 sont soulignées.

Les amendements parlementaires sont marqués en caractères gras.

PROJET DE LOI

~~portant création d'un Observatoire digital de la mobilité~~
relative au traitement des données de mobilité

Chapitre 1er – ~~Missions et organisation de l'Observatoire~~
Objet et champ d'application

Art. 1er.

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

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

Art. 2.

~~Au sens de la présente loi~~ Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° « planification de la mobilité » : le processus selon lequel le ministre identifie les mesures nécessaires pour adapter l'offre de mobilité aux besoins de mobilité actuels et projetés des personnes ;

2° « données de mobilité » : les données nécessaires à la planification de la mobilité~~. Elles~~ qui s'obtiennent par l'observation :

~~a.~~ a) de la mobilité des personnes et des marchandises~~,~~ ;

~~b.~~ b) des infrastructures utilisées pour les déplacements~~,~~ ;

~~c.~~ c) des facteurs qui déterminent les besoins de mobilité, tels que l'aménagement du territoire, la localisation des résidences, emplois et autres points d'intérêt, la situation socio-économique des voyageurs et leur capacité à utiliser différentes offres de mobilité ;

3° « détenteur de données » : une personne morale ou physique qui a le droit de donner accès à ou de partager certaines données à caractère non personnel ou qui est le responsable de traitement en cas de données personnelles~~.~~ ;

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

5° « format lisible par machine » : un document est considéré comme étant dans un format lisible par machine s'il se présente dans un format de fichier structuré de telle manière que les applications logicielles peuvent facilement identifier et reconnaître des données spécifiques et les extraire ;

6° « données à caractère non personnel » : les données autres que les données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), tel que modifié ;

7° « les services numériques d'assistance au déplacement » : les services qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, d'engins personnels de déplacement ou à pied ;

8° « transport à la demande » : **~~un service de transport de voyageurs qui se caractérise par la flexibilité des itinéraires, tels que le covoiturage, le partage de voitures, les vélos en libre~~**

~~**service, le partage de trajets, les taxis, les services de trajet à la demande**~~ **service de transport de voyageurs au sens de l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que modifié** ;

9° « flux » : un groupe de personnes ou de véhicules qui effectuent, dans un intervalle de temps donné, le même déplacement entre deux points d'un réseau de transport monomodal ou multimodal ~~**;**~~**.**

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

~~**Art. 3.**~~

~~**L'Observatoire a pour mission:**~~

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

~~**2° d'analyser ces données ;**~~

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

~~**Art. 4.**~~

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

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

Chapitre 2~~.~~ – Collecte et traitement des données

~~**Art. 5.**~~ **Art. 3.**

Pour remplir la mission prévue à l'article 1er, ~~**Le**~~ **le** ministre est **le** responsable ~~**des**~~ **du** traitement**s** de**s** données à caractère personnel nécessaires ~~**pour remplir la mission de l'Observatoire**~~, au sens du règlement (UE) 2016/679 ~~du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données~~ précité~~, et abrogeant la directive 95/46/CE~~.

~~**Art. 6.**~~ **Art. 4.**

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

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

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

~~**Art. 7.**~~ **Art. 5.**

Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à ~~**l'article 3**~~ **l'article 1er**, ~~**l'Observatoire**~~ **le ministre** peut mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au

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

~~Art. 8.~~ Art. 6.

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

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

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

~~b.~~ b) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle~~,~~ et le niveau d'éducation, telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;

~~c.~~ c) données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe, telles que gérées dans le Registre national des personnes physiques ;

~~d.~~ d) données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises, telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

~~e.~~ e) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle, telles que détenues par les employeurs ;

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

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

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

~~a.~~ a) données concernant les déplacements des téléphones portables et **~~données sur les~~ le nombre d'**utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » **~~pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données~~** ;

~~b.~~ b) données concernant les déplacements effectués et **~~données sur les~~ le nombre d'**utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;

~~c.~~ c) données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti, telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;

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

~~a.~~ a) données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers,

l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ~~ministère ayant dans ses attributions les Transports routiers~~ ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ~~ministère ayant dans ses attributions le Contrôle des exportations, des importations et du transit~~ ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ;

~~b.~~ b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

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

~~a.~~ a) données concernant la topologie, la règlementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par ~~d'~~l'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;

~~b.~~ b) données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;

~~c.~~ c) données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et le type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;

~~d.~~ d) données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;

~~e.~~ e) données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;

~~f.~~ f) données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;

~~g.~~ g) données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;

6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :

~~a.~~ a) données concernant les perspectives économiques, et ~~notamment~~ la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

~~b.~~ b) données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant le Logement dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;

~~c.~~ c) données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

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

~~Art. 9.~~ Art. 7.

Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à **~~l'article 3~~ l'article 1er**, et en particulier la compréhension des flux de véhicules à travers les réseaux de transport, **~~l'Observatoire~~ le ministre** peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau.

Les données collectées à cette fin ~~doivent être~~ sont détruites endéans ~~24~~ vingt-quatre heures et ne ~~doivent~~ sont pas ~~être~~ utilisées pour identifier les occupants ou le propriétaire du véhicule.

~~Chapitre 3. Rapports et publications de l'Observatoire~~

~~Art. 10.~~

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

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20250515_Avis

CONSEIL D'ÉTAT
==========
N° CE : 61.526
N° dossier parl. : 8251

Projet de loi

relative au traitement des données de mobilité

Avis complémentaire du Conseil d'État

(29 avril 2025)

Par dépêche du 13 février 2025, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 6 février 2025.

Le texte des amendements était accompagné d'observations préliminaires, d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

Considérations générales

Les amendements sous revue entendent répondre aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis n° 61.526 du 10 décembre 2024.

Le Conseil d'État avait émis une opposition formelle à l'encontre des articles 1er, 3, 4, 6 et 10 en raison de leur non-conformité avec l'article 92 de la Constitution. Les amendements visent à supprimer toute mention relative à l'observatoire, étant clarifié au commentaire des amendements que cet « observatoire » sera un service au sein d'une administration. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen des amendements.

Examen des amendements

Amendement 1

L'amendement sous examen propose de modifier l'article 1er de la loi en projet afin d'y omettre toute mention quant à une « création » d'un observatoire, de sorte que l'opposition formelle quant à l'article 1er, formulée par le Conseil d'État dans son avis précité du 10 décembre 2024 sur le fondement de l'article 92 de la Constitution, peut être levée.

Pour le surplus, suite à l'amendement sous revue, l'article 1er de la loi en projet se borne à confier le traitement des données de mobilités au ministre ayant les Transports dans ses attributions et à déclarer ce traitement comme mission d'intérêt public afin d'assurer la licéité du traitement des données à caractère personnel sur le fondement de l'article 5, paragraphe 1er, lettre a), et

de l'article 6, paragraphe 1er, lettre e), et paragraphe 3, du règlement général sur la protection des données[1]. Ceci n'appelle pas d'observation.

Amendement 2

Sans observation.

Amendement 3

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

Amendement 4

L'amendement sous examen supprime l'article 4 de la loi en projet. Suite à la suppression de cet article, l'opposition formelle, émise sur le fondement de l'article 92 de la Constitution, n'a plus lieu d'être en ce qui concerne l'article 4 de la loi en projet.

Amendement 5

Sans observation.

Amendement 6

L'amendement sous examen porte sur l'article 6 de la loi en projet, devenant l'article 4.

Le Conseil d'État s'était demandé « dans quelle mesure il est nécessaire de recourir à des données pseudonymisées alors qu'au vu des finalités du traitement en place, les mêmes objectifs devraient pouvoir être raisonnablement atteints sur base de données anonymisées ».

Le Conseil d'État prend acte des explications fournies par les auteurs au commentaire de l'amendement, de sorte qu'il peut marquer son accord avec l'article 6 de la loi en projet, devenant l'article 4.

Amendement 7

Sans observation.

Amendement 8

L'amendement sous examen porte sur l'article 8 de la loi en projet, devenant l'article 6. Il limite les données visées au point 3°, lettres a) et b), aux seules données relatives au nombre d'utilisateurs, ce qui permet de lever

[1] Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)

l'opposition formelle émise sur le fondement des articles 31 et 37 de la Constitution.

Amendement 9

Sans observation.

Amendement 10

L'opposition formelle émise sur le fondement de l'article 92 de la Constitution en ce qui concerne l'article 10 de la loi en projet n'a plus lieu d'être en raison de sa suppression par l'amendement sous revue.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 16 votants, le 29 avril 2025.

Le Secrétaire général,	Pour le Président, Le Vice-Président,
s. Marc Besch	s. Alain Kinsch

20250527_Avis

N° 8251[7]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(22.4.2025)

Le projet de loi n°8251 (ci-après le « Projet initial ») vise à créer un Observatoire digital de la mobilité sous l'autorité du ministre ayant les transports dans ses attributions, conformément à l'accord de coalition 2018-2023[1]. La Chambre de Commerce l'a avisé dans son avis du 11 octobre 2023[2] (ci-après l'« Avis initial »).

Le Projet initial a fait l'objet de dix amendements parlementaires adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics en date du 6 février 2025. Le présent avis porte sur les amendements parlementaires qui visent principalement à répondre aux oppositions formelles ainsi qu'aux observations émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 10 décembre 2024[3].

En bref

- La Chambre de Commerce prend note des amendements parlementaires qui visent à se conformer à l'avis du Conseil d'Etat du 10 décembre 2024.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le Projet initial vise la création d'un Observatoire digital de la mobilité (ci-après l'« Observatoire ») chargé de recueillir de manière efficace et continue les données nécessaires à la planification de la mobilité adaptée à l'évolution des besoins de la population et des entreprises.

D'un point de vue organisationnel, le Projet initial prévoit que l'Observatoire est un service sans indépendance administrative du ministère ayant les transports dans ses attributions.

Dans les considérations générales de son avis, le Conseil d'Etat soulève une opposition formelle contre plusieurs articles du Projet initial pour violation de l'article 92 de la Constitution[4]. De l'avis de l'institution, la création d'un service au sein du ministère, dépourvu d'indépendance, relève de la seule compétence du Gouvernement, de sorte que le législateur empiète sur l'organisation du Gouvernement par la création de l'Observatoire, tel que prévu par le Projet initial.

Deux solutions sont proposées par le Conseil d'Etat pour remédier à cette irrégularité, à savoir (i) procéder à la création d'un observatoire indépendant, à l'instar de l'Observatoire national de la santé et de l'Observatoire national de la qualité scolaire, ou (ii) supprimer du Projet initial les articles relatifs aux missions et à l'organisation de l'Observatoire, et limiter le dispositif au seul encadrement juridique

1 Accord de coalition 2018-2023, page 38

2 Avis de la Chambre de Commerce du 11 octobre 2023 sur le Projet de loi n°8251 portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

3 Lien vers l'avis du Conseil d'Etat du 10 décembre 2024

4 L'article 92 de la Constitution prévoit que « *[l]Le Gouvernement détermine son organisation et son fonctionnement par voie de règlement interne, approuvé par arrêté grand-ducal, à l'exception des matières que la Constitution réserve à la loi*. ».

nécessaire au traitement des données à caractère personnel. Dans la deuxième hypothèse, le Conseil d'Etat note que l'intitulé du projet de loi devrait être adapté en conséquence.

Les auteurs des amendements parlementaires précisent en réponse qu'il n'est pas envisagé de créer un observatoire en tant que tel, doté de l'indépendance juridique et financière, et qu'en pratique, c'est un service au sein du ministère de la Mobilité et des Travaux publics qui assumera la mission de collecter, de centraliser et de gérer les données de la mobilité. Par conséquent, la référence à la création d'un Observatoire digital de la mobilité est supprimée dans le texte et l'intitulé du projet de loi est modifié comme suit : « *Projet de loi relative au traitement des données de mobilité* ».

Les amendements parlementaires proposent également un nouvel intitulé du chapitre 1er du projet de loi, à savoir « *Objet et champ d'application* », pour supprimer la référence aux missions et à l'organisation de l'Observatoire.

Dans le même ordre d'idées, les articles 3 et 4 du Projet initial sont supprimés et d'autres articles sont modifiés afin de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat et supprimer la référence à l'Observatoire.

En outre, les amendements parlementaires modifient l'article 1er paragraphe 1er du Projet initial pour conférer au ministre ayant les transports dans ses attributions le droit de traiter des données de mobilité à caractère personnel dans le cadre de la réalisation du programme gouvernemental, ainsi que pour lui conférer des missions de coordination, de planification et d'optimisation de l'offre de transport public et de la mobilité du pays. Selon les auteurs des amendements parlementaires, dans la mesure où le traitement de données à caractère personnel constitue une matière réservée à la loi par l'article 31 de la Constitution[5], il appartient au législateur de déterminer les finalités et les conditions du traitement des données.

Le paragraphe 2 de l'article 1er est également modifié pour préciser que le traitement des données de mobilité constitue une mission d'intérêt public, conformément aux exigences de licéité du traitement prévues par le Règlement général sur la protection des données (RGPD)[6].

De plus, afin de répondre à une observation formulée sous peine d'opposition formelle par le Conseil d'Etat dans son avis, les amendements parlementaires modifient l'article 6 du Projet initial. Le Conseil d'Etat s'est interrogé sur la nécessité de recourir à la pseudonymisation des données à caractères personnel, alors que la collecte de données nominatives ne semble pas prévue et qu'au vu des finalités du traitement mis en place par le Projet initial, les mêmes objectifs devraient pouvoir être raisonnablement atteints sur base de données anonymisées.

Les auteurs des amendements parlementaires expliquent à cet égard dans le commentaire de l'amendement afférent qu'effectivement, la collecte de données nominatives n'est pas prévue, mais que les données de mobilité visées par le projet de loi sont en partie des données à caractère personnel, de sorte que le ministre compétent doit disposer d'une base légale adéquate pour leur traitement. Pour répondre à l'observation du Conseil d'Etat et éviter toute ambiguïté du texte, le libellé de l'article 6 du Projet initial est modifié pour supprimer la notion de « données pseudonomysées » et la remplacer par la notion de « données à caractère personnel ».

Enfin, les amendements parlementaires apportent également certaines modifications d'ordre législatique au Projet initial pour intégrer des remarques formulées par le Conseil d'Etat ainsi que pour procéder à des corrections d'erreur matérielles relevées dans le texte initial.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler concernant les amendements parlementaires.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis.

---

5 L'article 31 de la Constitution prévoit : « *Toute personne a droit à l'autodétermination informationnelle et à la protection des données à caractère personnel la concernant. Ces données ne peuvent être traitées qu'à des fins et dans les conditions déterminées par la loi.* »

6 Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE

Résumé

N° 8251

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

RESUME

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

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

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

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

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

20250619_RapportCommission

N° 8251

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(19.06.2025)

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

I. Antécédents

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. Objet du projet de loi

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

III. Considérations générales

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

Digitalisation et interopérabilité
Une transformation au service de la mobilité

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

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

Finalités et méthodes de collecte

L'Observatoire aura pour mission d'aider à mieux comprendre les comportements de mobilité et l'efficacité des infrastructures. Contrairement aux enquêtes traditionnelles fondées sur la perception individuelle, il exploitera des données numériques objectives,

telles que les flux de voyageurs, tout en complétant ces données par des enquêtes qualitatives sur des sujets plus subjectifs comme le sentiment de sécurité.

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

Carte numérique multimodale

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

Traitement des données à caractère personnel

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

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

IV. Avis

Conseil d'État

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

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

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

Chambre de Commerce

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

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

Chambre des Salariés

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

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

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

Commission nationale pour la protection des données

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

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

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

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

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

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

V. Commentaire des articles

Remarques préliminaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 1er

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

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

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

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

En conséquence, il est décidé que l'article 1er confère au ministre ayant les Transports dans ses attributions le droit de traiter des données de mobilité à caractère personnel

dans le cadre de la réalisation du programme gouvernemental ainsi que des missions de coordination, de planification et d'optimisation de l'offre de transport public et de la mobilité du pays.

Le paragraphe 2 précise en outre que le traitement des données de mobilité constitue une mission d'intérêt public et ce, conformément aux exigences de licéité du traitement prévues à l'article 5, paragraphe 1er, lettre a), et à l'article 6, paragraphe 1er, lettre e), et paragraphe 3, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

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

« **Art. 1er.**

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

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

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

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

La commission en prend note.

Article 2

Cet article est consacré aux définitions.

Le Conseil d'État, dans son avis du 10 décembre 2024, suggère de reformuler le point 4° afin de faire ressortir clairement qu'il s'agit de données auxquelles l'accès a été fourni par un détenteur de données. Concernant le point 8°, le Conseil d'État suggère de se borner à renvoyer à l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la

Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que modifié, qui fournit une définition des services en question.

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

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

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

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

« **Art. 2.**

(…)

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

(…)

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

(…)

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

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

La commission parlementaire en prend note.

<u>Article 3 supprimé</u>

Cet article précisait les missions de l'observatoire.

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

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

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

« ~~**Art. 3.**~~
~~**L'Observatoire a pour mission:**~~

> ~~**1° de mettre en cohérence, collecter en continu, centraliser et gérer les données de mobilité à caractère personnel ou non personnel, utiles et nécessaires à la planification de la mobilité ainsi qu'à la mise en œuvre et le suivi des politiques de mobilité ;**~~
>
> ~~**2° d'analyser ces données ;**~~
>
> ~~**3° de diffuser au public et aux organismes intéressés, nationaux et internationaux, ces données, le cas échéant pseudonymisées, et les résultats anonymisés des analyses effectuées.**~~ »

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

La commission en prend note.

Article 4 supprimé

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

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

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

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

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

« ~~**Art. 4.**~~

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

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

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

La commission en prend note.

Article 5 (devenant le nouvel article 3)

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

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

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

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

« ~~**Art. 5.**~~ **Art. 3.**
Pour remplir la mission prévue à l'article 1er, ~~Le~~ le ministre est **le** responsable ~~**des**~~ **du** traitement~~**s**~~ de**s** données à caractère personnel nécessaires ~~**pour remplir la mission de l'Observatoire**~~, au sens du règlement (UE) 2016/679 ~~du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données~~ précité, ~~et abrogeant la directive 95/46/CE~~. »

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

La commission parlementaire en prend note.

Article 6 (devenant le nouvel article 4)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« ~~**Art. 6.**~~ **Art. 4.**

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

(2) ~~**L'Observatoire, ayant obtenu différents jeux de données pseudonymisées en vertu des articles 7, 8 ou 9, peut les utiliser dans une même analyse,**~~

~~**mais pas d'une façon qui permettrait de réidentifier les personnes.**~~ **L'accès aux données à caractère personnel est strictement limité aux personnes autorisées par le ministre.**

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

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

La commission en prend note.

Article 7 (devenant le nouvel article 5)

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

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

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

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

« ~~**Art. 7.**~~ **Art. 5.**
Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à ~~**l'article 3**~~ **l'article 1er**, ~~**l'Observatoire**~~ **le ministre** peut mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché de Luxembourg, qui utilisent les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg ou qui possèdent un véhicule qui utilise les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg. Afin d'établir la représentativité de l'échantillon, ~~**l'Observatoire**~~ **le ministre** peut collecter, en plus des informations relatives aux comportements de mobilité, des données ~~socioéconomiques~~ socio-économiques des participants. Ces enquêtes peuvent être menées par le moyen de questionnaires, par téléphone ou tout autre système d'acquisition de données pourvu que les participants aient donné leur consentement. »

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

La commission parlementaire en prend note.

Article 8 (devenant le nouvel article 6)

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

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

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

Il est décidé de supprimer le bout de phrase litigieux.

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

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

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

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

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

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

« ~~**Art. 8.**~~ **Art. 6.**
(1) Pour autant que les données demandées existent et ne sont pas encore publiées en un format lisible par machine, les détenteurs de données énumérés ci-dessous donnent accès au ministre, sur sa demande et dans les délais fixés dans sa requête, aux données à caractère personnel ou non personnel nécessaires à l'exécution ~~**des missions de l'Observatoire telles que prévues à l'article 3**~~ **de la mission telle que prévue à l'article 1er**, selon les modalités de ~~**l'article 6**~~ **l'article 4,** et ~~**telles**~~ **telle** que ~~**précisées**~~ **précisée** par les finalités suivantes :

1° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux de travail :
   ~~a.~~ a) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenus, telles que détenues par l'Administration des contributions directes ;
   ~~b.~~ b) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle~~,~~ et le niveau d'éducation, telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;
   ~~c.~~ c) données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe, telles que gérées dans le Registre national des personnes physiques ;
   ~~d.~~ d) données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises, telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
   ~~e.~~ e) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle, telles que détenues par les employeurs ;

2° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux d'éducation :
   ~~a.~~ a) données concernant la localisation des établissements scolaires, le nombre d'élèves, leur lieu de résidence et année d'études, telles que détenues par les administrations communales pour ce qui est de l'enseignement fondamental et par ~~**les ministères ayant dans leurs attributions l'Éducation supérieure**~~ **le ministre ayant l'Enseignement supérieur dans ses attributions et par le ministre ayant~~,~~** l'Enseignement secondaire ~~**ou**~~ et l'Enseignement fondamental **dans ses attributions** ;

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

   ~~a.~~ a) données concernant les déplacements des téléphones portables et ~~**données sur les**~~ **le nombre d'**utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » ~~**pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données**~~ ;
   ~~b.~~ b) données concernant les déplacements effectués et ~~**données sur les**~~ **le nombre d'**utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base

d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;

~~c.~~ c) données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti, telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;

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

~~a.~~ a) données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ~~ministère ayant dans ses attributions les Transports routiers~~ ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ~~ministère ayant dans ses attributions le Contrôle des exportations, des importations et du transit~~ ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ;

~~b.~~ b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

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

~~a.~~ a) données concernant la topologie, la règlementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par ~~d'~~l'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;

~~b.~~ b) données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;

~~c.~~ c) données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et le type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;

~~d.~~ d) données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;

~~e.~~ e) données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;

~~f.~~ f) données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;

~~g.~~ g) données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;

6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :

~~a.~~ a) données concernant les perspectives économiques, et ~~notamment~~ la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

~~b.~~ b) données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant le Logement dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;

~~c.~~ c) données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

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

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

La commission en prend note.

Article 9 (devenant le nouvel article 7)

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

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

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

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

« ~~**Art. 9.**~~ **Art. 7.**
Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à ~~**l'article 3**~~ **l'article 1er**, et en particulier la compréhension des flux de véhicules à travers les réseaux de transport, ~~**l'Observatoire**~~ **le ministre** peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau. Les données collectées à cette fin ~~doivent être~~ sont détruites endéans ~~24~~ vingt-quatre heures et ne ~~doivent~~ sont pas ~~être~~ utilisées pour identifier les occupants ou le propriétaire du véhicule. »

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

La commission parlementaire en prend acte.

Article 10 supprimé

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

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

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

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

« ~~**Art. 10.**~~
~~**1. L'Observatoire établit annuellement un rapport d'activités.**~~
~~**2. Ce rapport est publié et communiqué au Gouvernement et à la Chambre des Députés.**~~
~~**3. L'Observatoire met à la disposition du public des analyses et chiffres-clé relatifs à la mobilité, notamment par le biais de son site internet.**~~ »

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

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

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

ministère et ne nécessitant pas une indépendance structurelle pour le traitement des données qui lui sont confiées.

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

La commission parlementaire en prend note.

*

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

*

VI. Texte proposé par la Commission

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

Chapitre 1er — Objet et champ d'application

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

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

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

1° « planification de la mobilité » : le processus selon lequel le ministre identifie les mesures nécessaires pour adapter l'offre de mobilité aux besoins de mobilité actuels et projetés des personnes ;

2° « données de mobilité » : les données nécessaires à la planification de la mobilité qui s'obtiennent par l'observation :

a) de la mobilité des personnes et des marchandises ;

b) des infrastructures utilisées pour les déplacements ;

c) des facteurs qui déterminent les besoins de mobilité, tels que l'aménagement du territoire, la localisation des résidences, emplois et autres points d'intérêt, la situation socio-économique des voyageurs et leur capacité à utiliser différentes offres de mobilité ;

3° « détenteur de données » : une personne morale ou physique qui a le droit de donner accès à ou de partager certaines données à caractère non personnel ou qui est le responsable de traitement en cas de données personnelles ;
4° « accès » : le traitement par lequel un détenteur de données transmet lesdites données au ministre conformément à des exigences techniques, juridiques ou organisationnelles particulières ;
5° « format lisible par machine » : un document est considéré comme étant dans un format lisible par machine s'il se présente dans un format de fichier structuré de telle manière que les applications logicielles peuvent facilement identifier et reconnaître des données spécifiques et les extraire ;
6° « données à caractère non personnel » : les données autres que les données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), tel que modifié ;
7° « les services numériques d'assistance au déplacement » : les services qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, d'engins personnels de déplacement ou à pied ;
8° « transport à la demande » : service de transport de voyageurs au sens de l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que modifié ;
9° « flux » : un groupe de personnes ou de véhicules qui effectuent, dans un intervalle de temps donné, le même déplacement entre deux points d'un réseau de transport monomodal ou multimodal.

Chapitre 2 — Collecte et traitement des données

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

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

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

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

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

enquêtes peuvent être menées par le moyen de questionnaires, par téléphone ou tout autre système d'acquisition de données pourvu que les participants aient donné leur consentement.

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

1° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux de travail :
   a) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenus, telles que détenues par l'Administration des contributions directes ;
   b) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle et le niveau d'éducation, telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;
   c) données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe, telles que gérées dans le Registre national des personnes physiques ;
   d) données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises, telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
   e) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle, telles que détenues par les employeurs ;

2° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux d'éducation :
   a) données concernant la localisation des établissements scolaires, le nombre d'élèves, leur lieu de résidence et année d'études, telles que détenues par les administrations communales pour ce qui est de l'enseignement fondamental et par le ministre ayant l'Enseignement supérieur dans ses attributions et par le ministre ayant l'Enseignement secondaire et l'Enseignement fondamental dans ses attributions ;

3° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande globale et effective de déplacement pour tous les motifs de déplacement et tous les types de destination :
   a) données concernant les déplacements des téléphones portables et le nombre d'utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » ;
   b) données concernant les déplacements effectués et le nombre d'utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;
   c) données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti, telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;

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

a) données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ;

b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

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

a) données concernant la topologie, la règlementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par l'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;

b) données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;

c) données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et le type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;

d) données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;

e) données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;

f) données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;

g) données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;

6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :

a) données concernant les perspectives économiques, et la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

b) données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ministre ayant l'Aménagement du

territoire dans ses attributions, le ministre ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ministre ayant le Logement dans ses attributions, le ministre ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;

c) données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

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

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

Luxembourg, le 19 juin 2025

La Présidente-Rapportrice,
Corinne CAHEN

20250626_BulletinPremierVote

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 26/06/2025 10:47:38
Scrutin: 5
Vote: PL 8251 - Données de mobilité
Description: Projet de loi N°8251
Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	44	4	2	50
Procurations:	9	1	0	10
Total:	53	5	2	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Adehm Diane	Oui		Arendt épouse Kemp Nancy	Oui	(Mosar Laurent)
Bauer Maurice	Oui		Boonen Jeff	Oui	
Donnersbach Alex	Oui		Eicher Emile	Oui	
Eischen Félix	Oui	(Adehm Diane)	Galles Paul	Oui	(Bauer Maurice)
Kemp Françoise	Oui		Lies Marc	Oui	
Marques Ricardo	Oui		Modert Octavie	Oui	(Morgenthaler Nathalie)
Morgenthaler Nathalie	Oui		Mosar Laurent	Oui	
Schaaf Jean-Paul	Oui		Spautz Marc	Oui	
Weiler Charles	Oui		Weydert Stéphanie	Oui	
Wiseler Claude	Oui		Wolter Michel	Oui	(Zeimet Laurent)
Zeimet Laurent	Oui				
DP					
Agostino Barbara	Oui		Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui	(Graas Gusty)	Cahen Corinne	Oui	
Emering Luc	Oui		Etgen Fernand	Oui	(Bauler André)
Goldschmidt Patrick	Oui		Graas Gusty	Oui	
Hartmann Carole	Oui		Minella Mandy	Oui	
Polfer Lydie	Oui		Schockmel Gérard	Oui	
LSAP					
Biancalana Dan	Oui		Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	(Cruchten Yves)
Di Bartolomeo Mars	Oui	(Fayot Franz)	Engel Georges	Oui	
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	
Lenert Paulette	Oui		Polidori Ben	Oui	
ADR					
Engelen Jeff	Abst		Hardy Dan	Abst	
Keup Fred	Abst		Schoos Alexandra	Abst	(Weidig Tom)
Weidig Tom	Abst				
déi gréng					
Bernard Djuna	Oui		Sehovic Meris	Oui	
Tanson Sam	Oui		Welfring Joëlle	Oui	

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 26/06/2025 10:47:38
Scrutin: 5
Vote: PL 8251 - Données de mobilité
Description: Projet de loi N°8251

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	44	4	2	50
Procurations:	9	1	0	10
Total:	53	5	2	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
Piraten			
Clement Sven	Non	Goergen Marc	Non
DÉI LÉNK			
Baum Marc	Oui	Wagner David	Oui

Le Président:

Le Secrétaire Général:

20250626_TexteVote

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N°8251

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

*

Chapitre 1er — Objet et champ d'application

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

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

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par :
1° « planification de la mobilité » : le processus selon lequel le ministre identifie les mesures nécessaires pour adapter l'offre de mobilité aux besoins de mobilité actuels et projetés des personnes ;
2° « données de mobilité » : les données nécessaires à la planification de la mobilité qui s'obtiennent par l'observation :

a) de la mobilité des personnes et des marchandises ;
b) des infrastructures utilisées pour les déplacements ;
c) des facteurs qui déterminent les besoins de mobilité, tels que l'aménagement du territoire, la localisation des résidences, emplois et autres points d'intérêt, la situation socio-économique des voyageurs et leur capacité à utiliser différentes offres de mobilité ;

3° « détenteur de données » : une personne morale ou physique qui a le droit de donner accès à ou de partager certaines données à caractère non personnel ou qui est le responsable de traitement en cas de données personnelles ;
4° « accès » : le traitement par lequel un détenteur de données transmet lesdites données au ministre conformément à des exigences techniques, juridiques ou organisationnelles particulières ;
5° « format lisible par machine » : un document est considéré comme étant dans un format lisible par machine s'il se présente dans un format de fichier structuré de telle manière que les applications logicielles peuvent facilement identifier et reconnaître des données spécifiques et les extraire ;
6° « données à caractère non personnel » : les données autres que les données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), tel que modifié ;
7° « les services numériques d'assistance au déplacement » : les services qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, d'engins personnels de déplacement ou à pied ;
8° « transport à la demande » : service de transport de voyageurs au sens de l'article 2, point 12), du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, tel que modifié ;
9° « flux » : un groupe de personnes ou de véhicules qui effectuent, dans un intervalle de temps donné, le même déplacement entre deux points d'un réseau de transport monomodal ou multimodal.

Chapitre 2 — Collecte et traitement des données

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

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

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

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

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

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

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

1° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux de travail :
   a) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenus, telles que détenues par l'Administration des contributions directes ;
   b) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle et le niveau d'éducation, telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;
   c) données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe, telles que gérées dans le Registre national des personnes physiques ;
   d) données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises, telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
   e) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle, telles que détenues par les employeurs ;

2° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux d'éducation :
   a) données concernant la localisation des établissements scolaires, le nombre d'élèves, leur lieu de résidence et année d'études, telles que détenues par les administrations communales pour ce qui est de l'enseignement fondamental et par le ministre ayant l'Enseignement supérieur dans ses attributions et par le ministre ayant l'Enseignement secondaire et l'Enseignement fondamental dans ses attributions ;

3° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande globale et effective de déplacement pour tous les motifs de déplacement et tous les types de destination :
   a) données concernant les déplacements des téléphones portables et le nombre d'utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » ;
   b) données concernant les déplacements effectués et le nombre d'utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;
   c) données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti, telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;

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

a) données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ;

b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

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

a) données concernant la topologie, la règlementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par l'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;

b) données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;

c) données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et le type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;

d) données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;

e) données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;

f) données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;

g) données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;

6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :

a) données concernant les perspectives économiques, et la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;

b) données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ministre ayant l'Aménagement du

territoire dans ses attributions, le ministre ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ministre ayant le Logement dans ses attributions, le ministre ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;

c) données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

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

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

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 26 juin 2025

Le Secrétaire général,	Le Président,
s. Laurent Scheeck	s. Claude Wiseler

Document écrit de dépot

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 26/06/2025 10:57:18
Scrutin: 6
Vote: MO 1 - PL 8251
Description: Motion 1 - M. Goergen (Piraten)

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	6	2	42	50
Procurations:	1	0	9	10
Total:	7	2	51	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Adehm Diane	Non		Arendt épouse Kemp Nancy	Non	(Mosar Laurent)
Bauer Maurice	Non		Boonen Jeff	Non	
Donnersbach Alex	Non		Eicher Emile	Non	
Eischen Félix	Non	(Adehm Diane)	Galles Paul	Non	(Bauer Maurice)
Kemp Françoise	Non		Lies Marc	Non	
Marques Ricardo	Non		Modert Octavie	Non	(Marques Ricardo)
Morgenthaler Nathalie	Non		Mosar Laurent	Non	
Schaaf Jean-Paul	Non		Spautz Marc	Non	
Weiler Charles	Non		Weydert Stéphanie	Non	
Wiseler Claude	Non		Wolter Michel	Non	(Zeimet Laurent)
Zeimet Laurent	Non				
DP					
Agostino Barbara	Non		Arendt Guy	Non	
Bauler André	Non		Baum Gilles	Non	
Beissel Simone	Non	(Graas Gusty)	Cahen Corinne	Non	
Emering Luc	Non		Etgen Fernand	Non	(Agostino Barbara)
Goldschmidt Patrick	Non		Graas Gusty	Non	
Hartmann Carole	Non		Minella Mandy	Non	
Polfer Lydie	Non		Schockmel Gérard	Non	
LSAP					
Biancalana Dan	Non		Bofferding Taina	Non	
Braz Liz	Non		Closener Francine	Non	
Cruchten Yves	Non		Delcourt Claire	Non	(Engel Georges)
Di Bartolomeo Mars	Non	(Fayot Franz)	Engel Georges	Non	
Fayot Franz	Non		Haagen Claude	Non	
Lenert Paulette	Non		Polidori Ben	Non	
ADR					
Engelen Jeff	Oui		Hardy Dan	Oui	
Keup Fred	Oui		Schoos Alexandra	Oui	(Weidig Tom)
Weidig Tom	Oui				
déi gréng					
Bernard Djuna	Non		Sehovic Meris	Non	
Tanson Sam	Non		Welfring Joëlle	Non	

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 26/06/2025 10:57:18
Scrutin: 6
Vote: MO 1 - PL 8251
Description: Motion 1 - M. Goergen (Piraten)

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	6	2	42	50
Procurations:	1	0	9	10
Total:	7	2	51	60

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
Piraten			
Clement Sven	Oui	Goergen Marc	Oui
DÉI LÉNK			
Baum Marc	Abst	Wagner David	Abst

Le Président:

Le Secrétaire Général: