



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 8335

Projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics

Date de dépôt : 23-10-2023

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
23-10-2023	Déposé	8335/00	<u>3</u>
13-02-2024	Avis de la Chambre des Salariés (7.2.2024)	8335/01	<u>36</u>
07-03-2024	Avis de la Chambre de Commerce (29.2.2024)	8335/02	<u>41</u>
25-04-2024	Avis de la Chambre des Métiers (17.4.2024)	8335/03	<u>44</u>

8335/00

**N° 8335**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

**relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéo-surveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics**

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 23.10.2023*

\*

**Le Premier Ministre,**

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 06 octobre 2023 approuvant sur proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

**Arrête :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

**Art. 2.** Le Ministre aux Relations avec le Parlement est chargé, pour le compte du Premier Ministre et du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 23 octobre 2023

*Le Premier Ministre,*  
*Ministre d'État,*  
Xavier BETTEL

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

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

La loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics avait arrêté des dispositifs afin d'assurer le maintien de l'ordre et de la sécurité dans les services de transports publics et a érigé en infraction le non-respect de certaines mesures. Un règlement grand-ducal avait été pris, daté au 2 février 2011, en exécution de ces dispositions et relatif aux avertissements taxés en matière de transports publics.

Le trouble à l'ordre public est toujours un sujet préoccupant dans la société d'aujourd'hui et les transports publics n'en sont pas épargnés. Les organisateurs et prestataires de services de transport publics sont régulièrement confrontés à des incivilités, vandalisme ou agressions, et à des comportements mettant en péril l'exécution du transport en toute sécurité. Les acteurs concernés s'échangent de manière régulière pour en dresser le bilan et se concerter sur les mesures à prendre en vue d'augmenter aussi bien la sécurité que la sûreté des voyageurs et usagers des transports publics. Ce comité de pilotage est présidé par le ministre ayant les transports dans ses attributions et rassemble les opérateurs des réseaux de transport publics, les syndicats et la Police grand-ducale.

Les incidents signalés au cours de l'année 2022, présentés et discutés lors du dernier échange de ce comité le 13 janvier 2023, démontrent par rapport aux années précédentes une augmentation de comportements inconvenants et d'agressions dans les transports publics, envers le personnel de conduite dont particulièrement les chauffeurs d'autobus et le personnel d'accompagnement des trains, tout comme envers le matériel.

La gratuité nationale des transports publics, en vigueur depuis le 29 février 2020, semble avoir accru le phénomène. S'y est ajouté la présence de personnes errantes qui profitent de ce libre accès aux transports publics, pour se réchauffer ou dormir en tranquillité dans les moyens de transports publics, gares ou autres, dans le meilleur des cas ; si non pour importuner ou incommoder les autres usagers par des incivilités ou infractions mineures.

Les statistiques recueillies, moyennant les incidents signalés par les agents des transports publics, tous opérateurs confondus, distinguent entre agressions dont étaient victimes des agents des transports publics, agressions contre tierces personnes, comportements inconvenants, actes de vandalisme, et actes de délits. Chacune de ces catégories d'incident était en hausse par rapport aux années précédentes. Or en même temps, les chiffres absolus sont à interpréter de manière prudente et nuancée : les années 2020 et 2021 étaient marquées par des restrictions sanitaires Covid-19 et l'obligation du port du masque qui a suscité un certain nombre d'incidents ; et l'année 2022 a finalement connue une reprise presque à la normale des activités et de la mobilité, et donc également du nombre de voyageurs dans les transports publics.

Au cours de ces années, les opérateurs ont agi moyennant plusieurs mesures, avec l'objectif d'augmenter le sentiment de sécurité auprès du personnel ainsi que des voyageurs et usagers. Ces mesures ont trait aussi bien à la sécurité (menacée par des causes accidentelles telles que techniques, physiques ou environnementales) qu'à la sûreté (menacée par des actes intentionnels de malveillance). On peut ainsi relever les dispositifs suivants :

- Dans tous les autobus, mise en place d'un bouton d'urgence lié au poste de commande de l'opérateur respectif ;
- Dans les autobus du RGTR, mise en place d'une paroi de sécurité pour protéger les conducteurs ;
- Digitalisation du « constat incident sûreté » ; cette digitalisation favorise l'utilisation de cet outil, permet un signalement en temps réel et contribue à l'augmentation la qualité des statistiques et de mieux détecter des points plus sensibles que d'autres, p.ex. trains, endroits ou horaires ;
- Dans certains moyens et infrastructures des transports publics, mise en place de caméras de vidéosurveillance ;
- Actions de prévention en patrouilles avec les CFL et les agents de l'Administration des Douanes et des Accises et de la Police grand-ducale ;
- Campagnes diverses menées par les CFL, pour que tous adoptent un comportement adéquat, sur et aux abords des rails, ou encore pour former les jeunes élèves sur les règles de bonne conduite envers les infrastructures, le matériel roulant et le personnel ;
- Campagne de sensibilisation « Respect » initiée par les CFL, action à laquelle ont participé tous les opérateurs au courant du mois de mai 2023.

Les exploitants déplorent, à juste titre et depuis plusieurs années, que les textes législatifs et réglementaires et les mesures actuellement en place ne sont pas suffisants. Les agents des transports publics n'ont, sur le terrain, pas assez de moyens en face des voyageurs et usagers qui se comportent de manière inconvenante ou qui ne respectent pas les conditions d'utilisation. Ainsi, les règlements suivants :

- Règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transports réguliers de personnes par route ;
- Règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transport automobile de personnes relevant de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois,

ont beau comporter des obligations pour les voyageurs ; or, le non-respect des obligations ne peut pas être suffisamment poursuivi et les règles deviennent ainsi sans objet à défaut de réelles sanctions dissuasives.

Des revendications des acteurs du terrain furent formulées pour que le gouvernement aille plus loin et remédie à la situation en adaptant les mesures législatives et réglementaires existantes.

Le présent texte établit ainsi une série de normes nouvelles. Il met ainsi en place un meilleur dispositif pour déterminer des règles d'utilisation des transports publics, et pour permettre la constatation et la sanction d'infractions, notamment à l'encontre des comportements qui entravent le bon déroulement des transports publics voire en compromettent l'exécution en toute sécurité.

Il convient de noter qu'un élargissement des compétences des agents de service, souhaitée par les opérateurs ou encore par les syndicats, a été considéré avec prudence, car il ne faut pas risquer de les exposer davantage p.ex. à des agressions ou susciter des provocations inutiles. Ainsi il est préférable que leurs missions se concentrent sur leur métier principal [p.ex. le chef-train est responsable pour la sécurité du train, le PAT (personnel d'accompagnement de train) fournit des renseignements aux voyageurs et procède le cas échéant au contrôle tarifaire, le conducteur d'autobus se concentre sur la conduite, etc], tandis que les agents des forces de l'ordre, formés dans la désescalation de situations de conflit et dotés des compétences nécessaires interviennent lorsque cela s'avère nécessaire.

Le texte comporte un catalogue détaillé des infractions sanctionnables pour dissiper toute insécurité juridique, et les dispositions nécessaires pour procéder au paiement ou recouvrement.

Il convient de relever l'introduction dans le domaine des transports publics l'amende forfaitaire qui permettra de recouvrer plus facilement le paiement d'un avertissement taxé lorsque le contrevenant reste en défaut de le régler.

L'amélioration de l'échange d'information sur les incidents entre les parties concernées, c.-à-d. les opérateurs et la Police, permettra d'agir de manière plus ciblée et d'augmenter le cas échéant la présence de la Police aux bons endroits et heures. Cela aura un certain effet dissuasif tout en apportant un apaisement et un réconfort aux personnes respectueuses des règles de la vie sociale.

L'obtention de coordonnées voire de l'identité d'un voyageur s'avère également difficile actuellement à défaut des dispositions légales adéquates. Le présent texte entend également remédier à ce sujet.

La protection des données personnelles constitue une priorité pour les autorités publiques amenées à traiter des données à caractère personnel des usagers. Dans cette optique, il est instauré un cadre légal pour le traitement et la collecte de données à caractère personnel conformément au 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 (RGPD).

Le présent texte dispose finalement sur l'installation de caméras de surveillance sur des points stratégiques tels que dans les moyens et lieux de transports publics. Ces caméras peuvent contribuer à prévenir des infractions, assurer la sécurité des personnes et la protection des biens, détecter et identifier les comportements potentiellement suspects ou dangereux et dissuader les malfaiteurs potentiels. La présence de caméras peut également rassurer les passagers. Cependant, elles peuvent être perçues comme une intrusion à la vie privée. Pour cette raison, il est important et obligatoire de créer un cadre légal garantissant la protection des personnes concernées.

Une simple modification de la loi du 19 juin 2009 aurait été trop substantielle et rendu illisible les textes. Voilà pourquoi les auteurs présentent un nouveau texte autonome qui abrogera la loi, et ensuite les règlements, qu'il s'agissait de modifier.

En ce qui concerne l'intitulé, les auteurs proposent d'inclure aussi bien les termes de sécurité que de sûreté dans l'intitulé (ces termes avaient fait l'objet de mentions dans l'avis du Conseil d'État du 3 juin 2008 relatif au projet de loi n° 5710 ayant finalement abouti à la loi du 19 juin 2009 précitée), ainsi que d'y inclure le terme de la vidéosurveillance.

Des dispositions ayant trait plus particulièrement à la sécurité dans le domaine ferroviaire seront traités dans un projet à part.

\*

## Chapitre 1<sup>er</sup> – Champ d'application et définitions

### Art. 1<sup>er</sup>. Champ d'application

La présente loi s'applique aux services de transports publics et aux infrastructures de transports publics.

Les services de transports publics comprennent les transports publics de personnes effectués par rail ou par route, tels que définis à l'article 2 et à l'article 4 de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics, y compris ceux confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes ainsi que les transports ferroviaires internationaux concourant à la desserte des relations intérieures et les transports transfrontaliers régionaux considérés comme services publics en vertu d'un contrat de services publics conclu par l'État.

Les infrastructures de transports publics comprennent les gares ferroviaires et routières, parkings-relais P+R et arrêts desservis par les services de transports publics et définis à l'article 2, points 1° à 4°.

### Art. 2. Définitions

Au sens de la présente loi, on entend par :

- 1° « gare ferroviaire » : tout bâtiment servant d'enceinte pour accueillir les voyageurs de trains et conçu pour regrouper toutes les fonctions axées sur l'accès au train, dont l'information sur le voyage, l'achat des titres de transport, ainsi que divers services commerciaux, les quais et toutes les parties de ces édifices et leurs dépendances et espaces connexes accessibles au public ;
- 2° « gare routière » : ensemble de voies et de places publiques qui est réservé à la circulation, à l'arrêt et au stationnement des véhicules des services de transports publics, des véhicules effectuant le ramassage scolaire et, pour autant que l'ensemble comporte des emplacements de stationnement réservés à cette fin, des taxis ainsi qu'à la circulation des piétons, et qui est signalé comme tel ;
- 3° « gare de transbordement » : lieu ou espace d'articulation des réseaux de transports publics qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs ;
- 4° « point d'arrêt » : tout aménagement particulier, marqué comme tel, sur une voie de circulation ou sur un quai où les services de transports publics s'arrêtent pour permettre aux usagers des transports publics de monter ou de descendre du moyen de transports publics ;
- 5° « agent de service » : toute personne employée aux fins de prestation des services de transports publics ;
- 6° « agent de service agréé » : tout agent de service agréé par le ministre conformément à l'article 8 ;
- 7° « usager » : toute personne qui se trouve dans un moyen de transports publics ou une infrastructure des transports publics ;
- 8° « voyageur » : toute personne utilisant un moyen de transports publics ;
- 9° « moyen de transports publics » : dans le cadre de l'exécution d'un service de transports publics tel que désigné à l'article 1<sup>er</sup>, tout autobus, tramway ou train ;
- 10° « titre de transport » : un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne au voyageur le droit d'utiliser les services de transports publics. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique ;
- 11° « ministre » : le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

## Chapitre 2 – Règles d'utilisation et de comportement

### Art. 3. Généralités

(1) Il est interdit aux usagers des transports publics de se comporter de manière à compromettre la sécurité et la sûreté dans les moyens et infrastructures de transports publics.

(2) Il est interdit aux usagers des transports publics de détériorer ou de souiller de quelque manière que ce soit les moyens et infrastructures de transports publics ou de troubler la tranquillité et l'ordre public.

#### **Art. 4. Titres de transport**

Tout voyageur doit se munir d'un titre de transport valable au début de son voyage, à moins qu'il n'en soit dispensé par une disposition législative ou réglementaire.

Si le voyageur présente un titre de transport non valide, l'agent de service retient ce titre.

#### **Art. 5. Animaux et objets dans les moyens de transports publics**

(1) Les animaux de compagnie et d'assistance sont admis dans les moyens de transports publics s'ils ne représentent aucun inconvénient pour les voyageurs.

Les petits animaux sont convenablement enfermés.

(2) Les objets, colis à main et bagages de voyage sont admis dans les moyens de transports publics pourvu qu'ils sont disposés et, au besoin, bloqués, verrouillés ou arrimés de manière qu'ils ne puissent constituer un danger pour les personnes ou causer des dommages aux propriétés publiques et privées.

Les objets à roues tels que voitures d'enfant, buggies d'emplettes, déambulateurs de type rolateur, ainsi que les cycles peuvent être introduits dans les moyens de transport public. Les cycles ne sont admis que suivant les disponibilités techniques du moyen de transports publics.

(3) L'agent de service peut refuser le transport d'objets qui, par leur nature, leur quantité ou l'insuffisance de leur emballage, peuvent être dangereux, gênant ou incommode pour les voyageurs.

(4) Les voyageurs sont responsables de tout dommage causé du fait des animaux qui l'accompagnent et des objets qu'il emporte.

#### **Art. 6. Droits et obligations du personnel de conduite**

Le personnel de conduite effectuant les services de transports publics par route tels que définis à l'article 4 de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics assure le service avec sécurité tout en se conformant à la législation sur la circulation routière.

Un règlement grand-ducal détermine les droits et obligations du personnel de conduite assurant les services de transports publics par route.

### **Chapitre 3 – Sanctions administratives**

#### **Section 1<sup>ère</sup> – Infractions et sanctions administratives**

##### **Art. 7. Infractions et amendes administratives**

(1) Le ministre érige en infractions les faits prévus au paragraphe 3 et les sanctionne par des amendes administratives, à moins que des peines ou des sanctions administratives soient établies par ou en vertu d'une loi ou d'un règlement grand-ducal pour les mêmes infractions.

Les dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> s'appliquent sans préjudice des dispositions de la loi modifiée du 10 août 1992 relative à la protection de la jeunesse.

(2) Le ministre peut sanctionner les faits énumérés au paragraphe 3 d'une amende administrative qui s'élève au minimum à 25 euros et au maximum à 250 euros.

(3) Seules des sanctions administratives peuvent être prévues par le ministre pour les faits suivants :

	<i>Nature de l'infraction</i>	<i>Référence aux articles</i>	<i>Montant de l'amende administrative en euros</i>
1°	le fait de se servir sans motif légitime d'un signal d'alarme	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	50



	<i>Nature de l'infraction</i>	<i>Référence aux articles</i>	<i>Montant de l'amende administrative en euros</i>
2°	le fait de se servir sans motif légitime d'un frein d'urgence	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	250
3°	le fait de modifier ou de déranger, sans autorisation, le fonctionnement normal des équipements installés dans les moyens et infrastructures de transports publics	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
4°	le fait d'induire en erreur le personnel de conduite et l'agent de service, soit par l'imitation des signaux d'usage, soit par de fausses alarmes, ou de l'importuner de quelque manière que ce soit	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
5°	le fait d'abandonner ou de déposer, sans surveillance, des objets	art. 5, par. 2	25
6°	le fait d'encombrer les escaliers dans les moyens de transports publics	art. 5, par. 2	25
7°	le fait de lancer tout type d'objet à l'intérieur des moyens de transports publics, ou de lancer tout type d'objet depuis l'intérieur des moyens de transports publics vers l'extérieur	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
8°	le fait de cracher, de détériorer ou de souiller de quelque manière que ce soit les moyens et infrastructures de transports publics ou le matériel qui s'y trouve	art. 3, par. 2	50
9°	le fait d'uriner en dehors des espaces destinés à cet effet	art. 3, par. 2	50
10°	le fait d'occuper sans motif légitime les places assises réservées aux personnes ayant la priorité d'accès, à savoir les personnes à mobilité réduite et les personnes disposant d'une carte de priorité ou d'une carte d'invalidité telle que délivrée conformément à la loi du 23 décembre 1978 concernant les cartes de priorité et d'invalidité	art. 3, par. 2	25
11°	le fait de prendre place ou de demeurer dans le moyen de transports publics au-delà du terminus de ligne	art. 3, par. 2	25
12°	le fait de monter dans le moyen de transports publics lorsque le personnel de conduite ou l'agent de service signale que celui-ci est complet	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
13°	le fait de s'introduire ou de se maintenir à bord des moyens de transports publics en état d'ivresse manifeste ou sous emprise de substances psychotropes	art. 3, par. 2	25
14°	le fait de mendier	art. 3, par. 2	25
15°	le fait de fumer ou de vapoter dans les moyens de transports publics et dans les espaces clos des infrastructures de transports publics hors d'un emplacement mis à la disposition des fumeurs	art. 3, par. 2	25
16°	le fait d'enlever ou de détériorer tout moyen et tout support de communication faisant partie du service de transports publics de voyageurs, ainsi que la publicité apposée dans les moyens et infrastructures de transports publics ou les zones d'affichage prévues à cet effet	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
17°	le fait de faire usage d'appareils ou instruments sonores, qui troublent la tranquillité d'autrui	art. 3, par. 2	25

	<i>Nature de l'infraction</i>	<i>Référence aux articles</i>	<i>Montant de l'amende administrative en euros</i>
18°	le fait d'empêcher la fermeture des portes d'accès immédiatement avant le départ ou de les ouvrir après le signal de départ pendant la marche et avant l'arrêt complet du moyen de transports publics ou de s'appuyer contre les portes d'accès pendant le voyage ou d'entraver les portes d'accès à tout moment	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	50
19°	le fait de manipuler le système d'ouverture des sorties de secours en dehors des cas justifiés	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	50
20°	le fait d'entrer ou de sortir d'un moyen de transports publics, autrement que par les accès aménagés à cet effet et placés du côté où se fait la montée ou la descente du moyen de transports publics	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
21°	le fait de monter ou de descendre du moyen de transports publics ailleurs que dans les gares ou points d'arrêt fixés et publiés à l'avance ou décidés par l'agent de service dans le cadre des dispositifs de descente à la demande ou lorsque le moyen de transports publics n'est pas complètement arrêté	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	50
22°	dans les trains, le fait de passer d'une voiture, telle que définie au point 2.2.2. de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire dans l'Union européenne, à une autre autrement que par les passages prévus à cet effet	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	50
23°	le fait de se pencher en dehors des moyens de transports publics ou de rester sur les marchepieds pendant la marche	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
24°	le fait de ne pas museler un chien qui incommode ou met en danger son entourage	art. 5, par. 1 <sup>er</sup>	25
25°	le fait de déposer des objets sans qu'ils soient surveillés, bloqués, arrimés ou verrouillés	art. 5, par. 2	25
26°	le fait d'occuper les places assises avec des animaux ou objets	art. 5, par. 1 <sup>er</sup> et 2	25
27°	le fait de laisser des animaux ou de déposer des objets dans le couloir du moyen de transports publics de nature à entraver la libre circulation ou l'évacuation des voyageurs en cas d'urgence	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
28°	le fait de circuler dans les moyens de transports publics au moyen d'engins motorisés ou non, à l'exception des moyens de déplacement utilisés par les personnes à mobilité réduite	art. 3, par. 1 <sup>er</sup>	25
29°	le fait de ne pas pouvoir présenter de titre de transport valide à la demande d'un agent de service agréé	art. 4	150

(4) En cas de constatations d'infractions visées donnant lieu à une sanction administrative visée au paragraphe 3, les agents de service agréés, les membres de la Police grand-ducale relevant du cadre

policiers et les agents de l'Administration des douanes et accises sont autorisés à contrôler l'identité des usagers et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.

Le refus d'exhiber une pièce d'identité est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

## **Section 2 – Procédure administrative**

### **Art. 8. Assermentation des agents de service agréés**

(1) Pour être agréé, l'agent de service doit accomplir une formation spéciale. Cette formation est dispensée sous la responsabilité du ministre. Un règlement grand-ducal détermine le contenu et les modalités de la formation. Les frais sont à charge de l'employeur de l'agent de service.

Avant d'entrer en fonctions, l'agent de service prête devant le ministre ou son délégué le serment qui suit : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Cet agrément est personnel et ne peut être délégué. Il peut être retiré ou sa validité limitée par le ministre, s'il est établi que le titulaire est inapte à exercer ses fonctions, en cas de manquement grave ou répété à ses fonctions ou en cas d'abus de pouvoir.

L'agrément perd sa validité de plein droit en cas de cessation ou de changement des fonctions.

(2) Les agents de service agréés sont chargés du contrôle des titres de transports et du respect des dispositions des articles 4 à 6.

### **Art. 9. Constat des infractions**

(1) L'agent de service agréé constate par écrit ou par moyen électronique les infractions qui font l'objet de sanctions administratives visées à l'article 7, paragraphe 3 et dont il est le témoin direct. Une copie du constat est envoyée au ministre.

(2) Le constat écrit ou électronique fait foi des faits y constatés, jusqu'à preuve du contraire.

(3) Le constat porte les mentions suivantes :

- 1° le numéro du constat ;
- 2° l'identité, la fonction et la signature de l'agent concerné ;
- 3° l'identité et l'adresse du contrevenant ;
- 4° les faits et leur qualification, ainsi que la date, l'heure et le lieu de leur commission ;
- 5° la présence ou non de témoins et, le cas échéant, leur identité et adresse ;
- 6° l'article enfreint.

(4) L'original du constat est remis au contrevenant.

(5) La personne ayant commis l'infraction a accès au dossier et est mise à même de présenter ses observations écrites dans un délai de deux semaines à partir de la remise du constat précité.

### **Art. 10. Perception et prescription de l'amende administrative**

(1) L'amende est prononcée par le ministre.

(2) L'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA est chargée du recouvrement des amendes administratives prononcées par le ministre. Le recouvrement est poursuivi comme en matière d'enregistrement.

(3) Les sommations et les décisions d'amendes administratives se prescrivent par cinq ans à compter de la date à laquelle la sommation ou la décision a été portée à la connaissance du contrevenant.

### **Art. 11. Recours**

Contre toute sanction prononcée en vertu du présent chapitre, un recours est ouvert devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond.

Ce recours doit être introduit dans un délai de quinze jours à partir de la notification à la personne ou de la remise directe à la personne.

#### **Chapitre 4 – Maintien de l’ordre**

##### **Art. 12. Rappel à l’ordre**

Les agents de service et les agents de service agréés peuvent rappeler aux usagers l’obligation de respecter les prescriptions légales.

##### **Art. 13. Injonction de quitter les transports publics**

(1) Les agents de service et les agents de service agréés peuvent enjoindre aux usagers qui refusent d’obtempérer à un rappel à l’ordre, de quitter le moyen de transports publics ou de s’éloigner des lieux.

Les membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier et les agents de l’Administration des douanes et accises peuvent également enjoindre aux usagers qui contreviennent aux rappels prévus à l’article 12, de quitter le moyen des transports publics ou de s’éloigner des lieux.

Lorsque l’usager refuse d’obtempérer à l’injonction donnée, les membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier et les agents de l’Administration des douanes et accises sont autorisés à le contraindre par la force.

(2) L’injonction de quitter le moyen de transports publics ou de s’éloigner des lieux emporte interdiction pour la personne expulsée d’entrer à nouveau dans un moyen de transports publics et dans une infrastructure de transports publics. Cette interdiction prend fin de plein droit deux heures après son entrée en vigueur.

(3) La personne qui contrevient à l’interdiction prévue à l’article 14 prononcée à son égard, est expulsée des transports publics conformément aux dispositions du présent article.

##### **Art. 14. Interdiction d’accès et de séjour dans les transports publics**

(1) Le ministre peut interdire l’accès et le séjour dans les moyens de transports publics et aux infrastructures des transports publics.

La durée de l’interdiction ne dépasse pas un an. Elle peut être prise en tout ou en partie des moyens de transports et infrastructures des transports publics.

(2) La décision d’interdiction du ministre est motivée et notifiée à l’usager. Le ministre invite l’usager par lettre recommandée à présenter ses explications et moyens de défense, dans un délai de 15 jours de la réception de ladite lettre recommandée.

(3) La décision est prise par le ministre après réception des explications de l’usager. Elle est notifiée à l’usager par lettre recommandée. En cas de non-retrait de celle-ci par l’usager, la décision est notifiée par moyen d’huissier de justice.

Une information est faite à la Police grand-ducale et à l’Administration des douanes et accises.

La décision est susceptible d’un recours en réformation devant le tribunal administratif. Elle est exécutoire à partir du jour de la notification.

#### **Chapitre 5 – Infractions et sanctions pénales**

##### **Art. 15. Infractions et avertissements taxés**

(1) Les infractions aux articles visés à l’alinéa 2 sont recherchées et constatées par les membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier et les agents de l’Administration des douanes et accises.

Sont punies d’une amende de 24 à 250 euros, les infractions à :

- 1° l’article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
- 2° l’article 13, paragraphe 2 ;
- 3° l’article 14.

(2) Les montants de la taxe à percevoir sont fixés comme suit :

	<i>Nature de l'infraction</i>	<i>Référence aux articles</i>	<i>Montant de la taxe en euros</i>
1°	le fait de refuser d'obtempérer à l'injonction de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux, faite par un agent conformément à l'article 13	art. 13, par. 1 <sup>er</sup>	24
2°	le non-respect de l'interdiction d'entrer à nouveau endéans les deux heures	art. 13, par. 2	49
3°	le non-respect de l'interdiction prévue à l'article 14	art. 14	145

(3) L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des agents concernés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans un délai de 45 jours à compter de la constatation de l'infraction. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire par virement au compte bancaire indiqué dans la convocation.

(4) L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire :

- 1° si le contrevenant est âgé de moins de 18 ans ;
- 2° si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire ;
- 3° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes.

(5) En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le paiement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus à l'alinéa précédent, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après le délai prévu, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

A défaut de paiement dans le délai de 45 jours, l'avertissement taxé est remplacé par une amende forfaitaire, conformément à l'article 20.

#### **Art. 16. Modalités du paiement**

(1) La perception sur place du montant de la taxe se fait soit en espèces, soit par règlement au moyen des seules cartes de crédit et modes de paiement électronique acceptés à cet effet par les membres de la Police grand-ducale et par les agents de l'Administration des douanes et accises.

(2) Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, la convocation est donnée d'après une formule spéciale composée d'un reçu, d'une copie et d'une souche.

Un règlement grand-ducal détermine la formule spéciale à utiliser à cet effet. Le contrevenant s'en acquittera dans le délai de 45 jours au bureau de la Police grand-ducale ou des douanes et accises lui désigné par l'agent verbalisant, soit par versement ou virement de la taxe sur un des comptes bancaires spécialement ouverts à cet effet au nom de la Police ou des douanes et accises.

#### **Art. 17.**

Sans préjudice des dispositions de l'article 18 applicables en cas de règlement par versement ou virement bancaire, l'avertissement taxé est donné d'après les formules spéciales composées d'un reçu, d'une copie et d'une souche.

Un règlement grand-ducal détermine la formule spéciale à utiliser à cet effet. Ces formules, dûment numérotées, sont reliées en carnets de 15 exemplaires que l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA mettra à la disposition du directeur général de la Police grand-ducale et du directeur de l'Administration des douanes et accises.

Toutes les taxes perçues par les membres de la Police grand-ducale et par les agents de l'Administration des douanes et accises sont transmises sans retard à un compte bancaire déterminé de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA à Luxembourg.

Les frais de versement, de virement ou d'encaissement éventuels sont à charge du contrevenant, lorsque la taxe est réglée par versement ou virement bancaire. Elles sont à charge de l'administration si le règlement se fait par carte de crédit ou au moyen d'un mode de paiement électronique.

**Art. 18.**

(1) Un reçu est remis au contrevenant, contre le paiement de la somme due.

Lorsque la taxe est réglée par versement ou par virement à un des comptes bancaires prévus à l'article 17, le récépissé en cas de versement et la copie en cas de virement servent de reçu au contrevenant.

(2) La copie est remise respectivement au directeur général de la Police grand-ducale ou au directeur de l'Administration des douanes et des accises.

(3) L'information au procureur d'État des avertissements taxés donnés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la Police grand-ducale et par le directeur de l'Administration des douanes et des accises de relevés mensuels.

(4) La souche reste dans le carnet de formules déterminées par règlement grand-ducal.

Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches et les quittances de dépôt y relatives, par les membres de la Police grand-ducale au directeur général de la Police grand-ducale et par les agents de l'Administration des douanes et des accises au directeur de l'Administration des douanes et des accises.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à l'établissement d'un avertissement taxé, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

En cas de versement ou de virement de la taxe à un des comptes bancaires prévus à l'article 17, le titre de virement ou de versement fait fonction de souche.

(5) Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant se verra remettre la convocation.

**Art. 19.**

Chaque unité de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et des accises doit tenir un registre spécial indiquant les formules mises à sa disposition, les avertissements taxés donnés et les formules annulées.

Le directeur général de la Police grand-ducale et le directeur de l'Administration des douanes et accises établissent au début de chaque mois, en triple exemplaire, un bordereau récapitulatif portant sur les perceptions du mois précédent ; ce bordereau récapitulatif indique les noms et prénoms du contrevenant, son adresse exacte, la date et l'heure de l'infraction, le montant de la taxe perçue et la date du paiement. Un exemplaire de ce bordereau est transmis à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, et un autre exemplaire sert de relevé d'information au procureur d'État dans les conditions de l'article 18, paragraphe 3.

Le directeur général de la Police grand-ducale et le directeur de l'Administration des douanes et accises établissent au 31 décembre de chaque année un inventaire des opérations de l'année écoulée. Un exemplaire de cet inventaire est adressé à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA avec les formules annulées. Un autre exemplaire est transmis au procureur d'État.

**Art. 20 Amende forfaitaire**

À défaut de paiement de l'avertissement taxé dans le délai de 45 jours, la personne concernée est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'État, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. À cette fin, la Police grand-ducale et l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA informent régulièrement le procureur d'État des avertissements taxés non payés dans le délai. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 6, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'État vaut titre exécutoire.

La décision d'amende forfaitaire est notifiée à la personne concernée par lettre recommandée et elle comporte les informations nécessaires sur le droit de réclamer contre cette décision et les modalités d'exercice y afférentes, y compris le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA sur lequel l'amende forfaitaire est à payer et le compte bancaire de la Caisse de consignation sur lequel le montant de l'amende forfaitaire est à consigner en cas de réclamation.

L'amende forfaitaire est payable dans un délai de 45 jours à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes, sur un compte bancaire déterminé de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.

À défaut de paiement dans le délai prévu à l'alinéa précédent ou de réclamation dans le délai prévu à l'alinéa 6, une copie de la décision d'amende forfaitaire est transmise à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA qui est chargée du recouvrement de l'amende forfaitaire. Celle-ci bénéficie pour ce recouvrement du droit de procéder à une sommation à tiers détenteur conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes, des droits d'accise sur l'eau-de-vie et des cotisations d'assurance sociale.

L'action publique est éteinte par le paiement de l'amende forfaitaire. Sauf en cas de réclamation formée conformément à l'alinéa 6, l'amende forfaitaire se prescrit par deux années révolues à compter du jour de la décision d'amende forfaitaire. L'amende forfaitaire ne présente pas le caractère d'une peine pénale et la décision d'amende forfaitaire ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire. Les règles de la contrainte par corps ne sont pas applicables à l'amende forfaitaire.

La décision d'amende forfaitaire est considérée comme non avenue si, au cours du délai prévu à l'alinéa 3, la personne concernée notifie au procureur d'État une réclamation écrite, motivée, accompagnée d'une copie de la notification de la décision d'amende forfaitaire ou des renseignements permettant de l'identifier. La réclamation doit encore être accompagnée de la justification de la consignation auprès de la Caisse de consignation du montant de l'amende forfaitaire sur le compte indiqué dans la décision d'amende forfaitaire. Ces formalités sont prescrites sous peine d'irrecevabilité de la réclamation.

En cas de réclamation, le procureur d'État, sauf s'il renonce à l'exercice des poursuites, cite la personne concernée devant le tribunal de police, qui, s'il juge la réclamation recevable, statue sur l'infraction en dernier ressort. En cas de condamnation, le montant de l'amende prononcée ne peut pas être inférieur au montant de l'amende forfaitaire.

En cas de classement sans suite ou d'acquiescement, s'il a été procédé à la consignation, le montant de la consignation est restitué à la personne à qui avait été adressé l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou ayant fait l'objet des poursuites. Il est imputé sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.

## **Chapitre 6 – Vidéosurveillance et protection des données**

### **Section 1<sup>ère</sup> – Vidéosurveillance**

#### **Art. 21. Finalité de la vidéosurveillance**

(1) La vidéosurveillance, par installation de caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics, ainsi que dans les infrastructures de transports publics, a pour finalité :

- 1° de sécuriser les accès aux moyens de transports publics ;
- 2° d'assurer la sécurité des personnes et de protéger les biens ;
- 3° de permettre la poursuite d'infractions pénales et des infractions contre les dispositions de la présente loi ;
- 4° de détecter et d'identifier les comportements potentiellement suspects ou dangereux, susceptibles de provoquer des accidents et des incidents ;
- 5° de permettre aux autorités compétentes et aux opérateurs de prendre les mesures appropriées et nécessaires en cas d'accidents et d'incidents ;
- 6° de prévenir, de constater et de réprimer les dégâts à l'infrastructure, les installations et les moyens de transports publics ;
- 7° de dissuader les malfaiteurs potentiels.

**Art. 22. Protection et information des personnes concernées**

(1) Le système de vidéosurveillance est réalisé de telle sorte qu'il ne visualise pas l'intérieur des lieux non accessibles au public ni, de façon spécifique, leurs entrées.

Si la configuration des lieux est telle que le système de vidéosurveillance visualise, de façon non spécifique, l'intérieur des lieux non accessibles au public ou leurs entrées, le responsable du traitement recourt à des procédés de masquage irréversible.

(2) Les personnes concernées sont informées de l'existence d'un système de vidéosurveillance par l'apposition de pictogrammes et de panneaux d'affichage à l'entrée des moyens de transports publics, ainsi que sur les arrêts et les quais.

**Art. 23. Enregistrement des données**

Sous réserve de l'article 22, les enregistrements comportant des données à caractère personnel, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au plus tard après six mois. L'accès aux enregistrements est limité aux personnes autorisées.

**Section 2 – Protection des données personnelles****Art. 24. Traitement des données à caractère personnel**

Les données à caractère personnel visées par le présent chapitre comprennent le nom, le prénom, la date de naissance ainsi que l'adresse de la personne ayant commis une infraction punie d'une des mesures ou sanctions des chapitres 5 et 6.

Elles sont collectées par les agents visés à l'article 12 dans le but de l'accomplissement de leurs fonctions et de la poursuite d'infractions conformément à la présente loi.

L'accès aux données à caractère personnel est strictement limité aux personnes directement impliquées dans la procédure de sanction.

Les données à caractère personnel visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont conservées jusqu'à la prescription des faits. Après ce délai, elles sont anonymisées et conservées exclusivement à des fins statistiques.

La Police grand-ducale et l'Administration des douanes et accises coopèrent en matière d'échange d'informations sur les données à caractère personnel avec les agents de service agréés pour la poursuite des infractions prévues aux chapitres 4, 6 et 7.

**Chapitre 7 – Dispositions modificatives, abrogatoires et finales****Art. 25. Dispositions modificatives**

(1) La loi du 5 février 2021 sur les transports publics est modifiée comme suit :

À l'article 4, paragraphe 2, point 4<sup>o</sup>, la date du « 21 octobre 209 » est remplacée par « 21 octobre 2009 ».

(2) Dans l'article 269 du Code pénal, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi XY » sont insérés entre les mots « les officiers ou agents de la Police administrative ou judiciaire, » et « agissant pour l'exécution des lois ».

(3) Dans l'article 276 du Code pénal, les mots « les agents de service agréés conformément à la loi XY » sont insérés entre les mots « un agent dépositaire de l'autorité ou de la force publique » et « contre toute autre personne ayant un caractère public ».

**Art. 26. Dispositions abrogatoires**

Les lois suivantes sont abrogées :

1<sup>o</sup> la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics ;

2<sup>o</sup> la loi du 13 septembre 2013 modifiant

a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics ;

b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics.



**Art. 27. Référence**

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi du xxx relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics ».

**Art. 28. Publication**

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

\*

**COMMENTAIRES DES ARTICLES***Ad article 1<sup>er</sup>. Champ d'application*

Le premier article est dédié au champ d'application. Sont ainsi visés par le présent texte tous les moyens de transports publics, c. à d. le matériel roulant, ainsi que toutes les infrastructures et espaces qui permettent d'accéder aux moyens et à l'utilisation des transports publics, et qui de par leur caractère d'accessibilité en tant que lieu public ou par l'offre d'autres prestations de service peuvent également être fréquentées par les citoyens pour une autre raison que prendre ou quitter un moyen de transports publics.

La référence aux services de transports publics définis dans la loi du 5 février 2021 sur les transports publics, permet de couvrir les services assurés par les trains, bus et tramways. Le texte couvre également les transports ferroviaires internationaux concourant à la desserte des relations intérieures et les transports transfrontaliers régionaux considérés comme services publics en vertu d'un contrat de services publics conclu par l'État.

Le terme de parkings-relais P+R figure dans la loi du 5 février 2021 sur les transports publics et ne doit ainsi pas être défini.

*Ad article 2. Définitions*

L'article dédié aux définitions reprend les termes principaux relatifs au domaine des transports publics utilisés dans la terminologie luxembourgeoise, et apparaissant dans le présent texte.

Il a été jugé utile de définir les gares ferroviaire, routière et de transbordement, ainsi que les points d'arrêt, terme ferroviaire officiel. La notion des espaces connexes est importante afin de couvrir l'ensemble des lieux adjacents aux bâtiments et quais d'embarquement. La gare de transbordement peut être assimilée à un pôle d'échange.

La définition de « gare routière » est identique à celle du Code de la route (modifié par règlement grand-ducal du 7 février 2013) vers lequel cependant il ne peut être référé dans le respect de la hiérarchie des normes.

Il est distingué aussi entre l'utilisateur et le voyageur.

Le texte utilise, et définit, le terme moyen de transport public englobant les différents modes de matériel roulant, et apparaissant également dans la loi du 5 février 2021 sur les transports publics.<sup>1</sup> La voiture de trains est définie par la réglementation européenne<sup>2</sup> comme suit : « *Le terme « voiture » désigne un véhicule non moteur, circulant en composition fixe ou variable et capable de transporter des passagers (par extension, dans la présente STI, les exigences s'appliquant aux voitures s'appliquent également aux voitures-restaurants, voitures-couchettes, etc.).* »

Le titre de transport est défini étant donné que le présent texte entend apporter des dispositions relatives aux tarifs dans les transports publics, lesquelles n'existent actuellement pas à ce niveau normatif. La définition proposée est empruntée du règlement ministériel du 6 février 2020 fixant les conditions de transport et les tarifs des transports publics. Le fait de maintenir ce terme de « pièce » n'est par ailleurs pas incompatible avec le fait qu'un titre de transport peut être dématérialisé, ce que confirme la seconde phrase de ce point.

<sup>1</sup> Le législateur français p.ex. utilise les « espaces et véhicules affectés aux transports publics de voyageurs ».

<sup>2</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1302 article 2.2.2., paragraphe C](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1302%20article%202.2.2.,%20paragraphe%20C)

À noter que le texte prévoit l'utilisation du terme neutre de « personnel de conduite » qui comprend tout conducteur ou conductrice d'un véhicule automoteur, d'un tramway ou d'un train. Il a été jugé superfétatoire de le définir vu qu'il n'ajoute en rien aux acceptions communément admises de cette notion.

#### *Ad article 3. Généralités*

La loi du 19 juin 2009, à abroger, comporte l'objectif « *d'assurer le maintien de l'ordre et de la sécurité dans les services de transports publics sur le territoire national* ». Même si ni la disposition de 2009, ni celle proposée par le présent texte, n'ont un caractère normatif, il a été jugé nécessaire d'intégrer une base aux dispositions qui suivent et qui sont destinées à augmenter la qualité et la sécurité des transports publics.

Les dispositions qui suivent ainsi que le catalogue des infractions à l'article 7 ont leurs sources principales dans les règlements suivants :

- le règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transports réguliers de personnes par route ;
- le règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transport automobile de personnes relevant de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois ;
- le règlement ministériel du 6 février 2020 fixant les conditions de transport et les tarifs des transports publics.

#### *Ad article 4. Titres de transport*

Il a été jugé nécessaire de disposer par voie législative sur l'obligation du voyageur de se conformer en matière de tarification, car tel n'est actuellement pas le cas ; même si les transports publics nationaux ont été libérés de l'acquittement d'un titre de transport au niveau national hormis en 1<sup>e</sup> classe dans les trains, et que les lignes d'autobus transfrontalières organisées par l'État luxembourgeois requièrent encore un titre de transport pour le trajet transfrontalier. La gratuité des transports publics est basée, au moment de l'élaboration du présent texte, sur un simple règlement ministériel (du 6 février 2020 fixant les conditions de transport et les tarifs des transports publics) qui lui est pris en exécution d'un règlement grand-ducal.

Le renvoi à un règlement grand-ducal en vue de déterminer les conditions d'organisation et les tarifs des transports publics, avait été intégré dans le projet de loi 8005 (en tant que disposition modificative de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics). L'avis du Conseil d'État sur le projet 8005 fut rendu le 15 novembre 2022 et le projet a été présenté à la commission parlementaire compétente en date du 8 juin 2023. Un renvoi à un règlement grand-ducal d'exécution n'a donc de ce fait pas été indiqué ici.

#### *Ad article 5. Animaux et objets dans les moyens de transports publics*

Ces dispositions sont également tirées du règlement ministériel du 6 février 2020 précité qui devra être modifié après le vote et la promulgation du présent texte.

Le 1<sup>er</sup> paragraphe traite des animaux, domestiques et susceptibles à être emmenés par les voyageurs dans les moyens de transports publics. L'objectif en est de fournir à chaque voyageur ainsi que personnel de conduite, et même aux animaux concernés, un sentiment de confort et de sécurité. Les dispositions complètent celles de la loi du 9 mai 2008 relative aux chiens, article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2 (« *tout chien doit être tenu en laisse dans les transports en commun* »).

Il est disposé également sur les objets, bagages, colis à main, et tous types d'objets susceptibles à être emportés par les voyageurs. Même si le Code de la Route comporte des dispositions relatives au chargement d'un véhicule routier et l'arrimage des objets transportés (article 8 du Code de la Route / règlement grand-ducal du 19 mars 2008), il a été jugé utile d'en fournir des précisions ici.

#### *Ad article 6. Droits et obligations du personnel de conduite*

Les auteurs ont souhaité introduire une base légale relative aux droits et obligations du personnel de conduite pour les transports publics par route. Les précisions relatives aux conducteurs et conductrices sont à apporter dans un règlement grand-ducal à prendre en exécution des présentes dispositions.

Ce règlement reprendra les dispositions utiles comprises actuellement dans deux règlements grand-ducaux modifiés :

- du règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transports réguliers de personnes par route ;
- du règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transport automobile de personnes relevant de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois,

en supprimant celles qui ont entretemps été réglementées au niveau de la circulation routière.

*Ad article 7. Infractions et amendes administratives*

Cet article dispose sur les faits qui sont érigés en infraction, donc qui peuvent être sanctionnés, et en détermine les montants des amendes administratives.

Le catalogue des faits énumérés au paragraphe 3 est le résultat de la revue et l'actualisation de dispositions réglementaires existantes et des expériences des opérateurs de transports publics. Ce sont des règles :

- qui permettent d'augmenter la sécurité proprement dite (protection des dispositifs techniques installés, assurance d'une bonne circulation des voyageurs qui permettra aussi une meilleure évacuation en cas de besoin), éléments jouant donc un rôle vital,
- de comportement et de respect envers le personnel, le matériel roulant et les autres usagers, afin de maintenir la salubrité et la tranquillité dans les transports publics.

L'article dispose aussi sur le contrôle d'identité. L'identité est nécessaire pour déclencher les procédures prévues par les articles afférents.

*Ad article 8. Assermentation des agents de service*

Ici sont définis les critères à remplir ainsi que la procédure afin qu'un agent de service puisse être assermenté et disposer ainsi de compétences plus larges.

*Ad article 9. Constat des infractions*

Les agents de service agréés ont une fonction d'agent « constatateur » d'un non-respect des obligations des usagers ; fonction similaire à celle des gardes champêtres et agents municipaux, comme décrit à l'article 4 de la loi du 27 juillet 2022 relative aux sanctions administratives communales et à l'élargissement des compétences des agents municipaux.

*Ad article 10. Perception et prescription de l'amende administrative*

L'article dispose sur les modes de paiement et la compétence pour le recouvrement des amendes administratives.

Le fonctionnement est similaire aux lois Covid-19. Les amendes administratives se prescrivent par cinq ans, par analogie à la loi du 27 juillet 2022 relative aux sanctions administratives communales et à l'élargissement des compétences des agents municipaux.

*Ad article 11. Recours*

L'article indique les moyens de recours en matière de décision administrative.

*Ad article 12. Rappel à l'ordre*

Les articles 12 et suivants disposent sur les mesures administratives dans le cadre du maintien de l'ordre. Un rappel à l'ordre portant sur les règles de comportement peut être fait par les agents de service ainsi que ceux qui sont agréés et constitue la première étape du processus du maintien d'ordre, de la sécurité et de la sûreté.

*Ad article 13. Injonction de quitter les transports publics*

L'article dispose sur l'injonction de quitter les lieux et figurait déjà dans la loi de 2009 qui prévoyait encore l'établissement de rapports lors d'une injonction de quitter les lieux ou encore une information concernant une expulsion. Considérant dans la pratique que ceci n'avait pas lieu puisqu'il n'y avait pas de plus-value, les auteurs ne prévoient plus de telle disposition dans le nouveau texte.

Il a été convenu en concertation avec la Police d'utiliser la terminologie « *les membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier* » en guise de référence à la Police.

*Ad article 14. Interdiction d'accès et de séjour dans les transports publics*

Le principe de l'interdiction d'accès et de séjour est également repris de la loi de 2009. L'article détermine les procédures en la matière qui sont restées les mêmes.

*Ad article 15. Infractions et avertissements taxés*

L'article en question dispose sur les avertissements taxés dans le cas d'infractions aux dispositions relatives au non-respect de l'injonction de quitter les transports publics ou de l'interdiction d'accès et de séjour.

Les avertissements taxés relèvent de la compétence des membres de la Police grand-ducale et des agents de l'Administration des douanes et accises.

Au vu des montants et conformément au Code pénal, article 26, ces amendes ont le caractère d'une peine de police.

Les présentes dispositions sont prises en alignement aux dispositions prévues par le Code de la Route et compte tenu de l'avis n° 60.970 du 23 décembre 2022 du Conseil d'État.

Un procès-verbal ne sera plus nécessaire, sauf pour les cas de figure indiqués. Tout comme la personne qui commet une infraction au Code de la route, lorsque le contrevenant ne paie pas le montant de l'amende qui lui a été infligée, il sera déclaré redevable d'une amende forfaitaire (cf. plus loin, article 20), la décision en étant prise par le procureur d'État.

*Ad article 16. Modalités de paiement*

Il est proposé de reprendre les modalités de paiement telles qu'elles sont actuellement prévues par le règlement grand-ducal du 2 février 2011 relatif aux avertissements taxés en matière de transports publics, similaires à celles figurant au règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Il y a lieu de renvoyer à un règlement grand-ducal d'exécution qui déterminera la formule à utiliser ; utilement les mêmes reçus, souches et copies que prévues par le règlement grand-ducal du 22 mai 2015 modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points (annexe II-2 du Code de la Route).

*Ad articles 17 à 19*

Les présentes dispositions sont prises par analogie à celles du Code de la route (règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points).

Étant donné que la hiérarchie des normes ne permet pas de se référer à une norme inférieure, tout comme à l'article 16, les renvois aux formules spéciales et souches à utiliser seront déterminés par un règlement grand-ducal d'exécution.

*Ad article 20. Amende forfaitaire*

Tout comme pour l'avertissement taxé, l'amende forfaitaire est basée sur des dispositions figurant au Code de la Route. Les dispositions ont été légèrement adaptés sans pour autant toucher aux principes existants. Il est également prévu de fixer le montant de l'amende forfaitaire au double du montant de l'avertissement taxé.

*Ad article 21. Finalité de la vidéosurveillance*

L'article sous rubrique crée une base légale pour l'installation de caméras de surveillance dans et sur les moyens de transports publics de personnes et aux infrastructures de transports publics et en

définit les finalités. Afin de garantir le respect de la vie privée, il interdit toute prise en images des entrées et de l'intérieur des immeubles d'habitation.

*Ad article 22. Protection et information des personnes concernées*

Il a été jugé opportun de s'orienter aux formulations du projet de loi 8065 portant modification de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale (art. 43bis, paragraphe 6).

L'information des personnes concernées constitue une condition principale pour le traitement de données personnelles. Ainsi, le 2d paragraphe dispose que les personnes concernées sont à informer de l'existence de caméras et détermine le mode d'information. Les usagers seront informés de la présence de caméras et de leur finalité par apposition d'affiches et d'une notice d'information dans les endroits concernés, ainsi que sur le site internet de l'Administration des transports publics ou autres.

*Ad article 23. Enregistrement des données*

L'article sous rubrique fixe la durée de conservation des données. Au vu des procédures et des différents acteurs impliqués (constat d'une infraction, dépôt d'une plainte, établissement d'un procès-verbal, ordonnance de saisie par le juge d'instruction...) ou encore en cas de plainte tardive de la part de la victime, et en concertation avec le Parquet général, elle est fixée à 6 mois afin de permettre la poursuite des infractions par les autorités publiques.

Les images capturées ne sont utilisées qu'aux finalités prévues par le texte en projet et sont stockées de manière sécurisée.

*Ad article 24. Traitement des données à caractère personnel*

L'article crée une base légale pour le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de l'exécution des dispositions du projet de loi sous objet conformément dispositions du RGPD.

*Ad article 25. Dispositions modificatives*

L'article énonce les lois qui subissent des modifications.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il s'agit d'une simple rectification de format de date dans la loi du 5 février sur les transports publics.

Aux paragraphes 2 et 3 il s'agit de modifications au Code pénal.

*Ad article 26. Dispositions abrogatoires*

L'article est consacré aux dispositions abrogatoires. La loi du 19 juin 2009, telle que modifiée, est celle qui est à remplacer par le présent texte législatif.

*Ad article 26. Référence*

C'est l'article détermine l'intitulé de citation.

*Ad article 27. Publication*

Disposition obligatoire de publication.

\*

## FICHE FINANCIERE

Le projet comporte des sanctions sous forme d'amendes administratives, ainsi que des sanctions pénales sous forme des avertissements taxés et amendes forfaitaires. Il engendre donc aussi bien des recettes par le recouvrement des amendes, et des dépenses éventuellement liées aux ressources à prévoir pour le contrôle et la constatation d'infractions, et à prévoir dans le cadre des modalités de paiement et de recouvrement pour le traitement des dossiers respectifs par les agents chargés de ce travail.

Pour ces deux volets de recettes et de dépenses, les prévisions sont difficiles. Conformément à l'article 7 portant sur les amendes administratives, les montants correspondent à :

- soit 150 euros (paragraphe 1<sup>er</sup> couvrant les cas de non présentation d'un titre de transport) ;
  - o Il est rappelé qu'actuellement seuls les voyages ferroviaires en 1<sup>e</sup> classe ainsi que les voyages transfrontaliers en autobus sont subordonnés à l'acquisition d'un titre de transport sur les lignes RGTR communément dites « RegioZone » ;
  - o Il convient pour ce point de préciser que ni l'amende ni son montant n'est nouveau ;
- ou se situent dans une fourchette allant de 25 à 250 euros (le non-respect des dispositions sur les animaux et objets, les comportements inappropriés etc) ;
  - o des estimations sur le nombre de tels cas est difficilement prévisible et il faut rester prudent sur une prévision quelconque ;
- ou se situent dans une fourchette allant de 24 à 250 (voire le double dans le cas de l'amende forfaitaire conformément à l'article 20) ; sachant que les sanctions relatives aux infractions liées au non-respect des injonctions de quitter un véhicule ou encore de l'interdiction d'accès aux transports prévue à l'article 14 ne sont pas nouvelles et sont quasi nulles ; les cas d'interdiction d'accès étant actuellement limités.

Les auteurs portent cependant l'attention à l'objectif primaire de ce cadre légal qui est l'augmentation de la qualité et de la sécurité dans les transports publics.

\*

## TEXTE COORDONNE

### LOI DU 5 FEVRIER 2021 sur les transports publics

*modifiée par le projet de loi relative à la sécurité, la sûreté,  
l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et  
modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics*

#### Chapitre 1 – Champ d'application et définitions

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après « ministre », est l'autorité compétente pour les services de transports publics entrant dans le champ d'application de la présente loi.

Il organise les services de transports publics destinés à couvrir les besoins de déplacement de personnes tant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg que sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française.

Les services de transports publics comportent les transports publics de voyageurs effectués par rail et par route au sens de la présente loi, et entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, tel que modifié.

Sans préjudice des conventions que peut conclure le ministre en application de l'article 13 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public sont exclus du champ d'application de la présente loi.

**Art. 2.** Font partie des services de transports publics par rail :

- 1° les transports intérieurs assurés au moyen de trains et de tramways, assurant les services réguliers sur les relations confinées au territoire national ;
- 2° les transports transfrontaliers régionaux assurés au moyen de trains assurant les services réguliers sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 1<sup>er</sup> et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Sont également considérés comme services de transports publics les services prestés au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre le ministre et les transporteurs et autorités organisatrices concernés sur base du règlement (CE) n° 1370/2007 précité.

**Art. 3.** Les services de transports publics par route sont effectués au moyen d'autobus, d'autocars et de voitures automobiles à personnes pour les cas visés à l'article 4, points 3° et 4°, à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 1<sup>er</sup>.

**Art. 4.** Les services de transports publics par route sont définis comme suit :

- 1° les services réguliers : services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminé, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ;
- 2° les services réguliers spécialisés : services réguliers visés au point 1° qui sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs ;
- 3° les services à la demande : services qui sont offerts et exécutés sur un trajet déterminé en fonction de la demande des voyageurs ;
- 4° les services spécifiques : services de transports complémentaires à chacun des services visés aux points 1° à 3°, effectués moyennant des véhicules spécifiquement équipés, lorsque les services visés aux points 1° à 3° ne sont pas accessibles à une personne affectée d'un handicap social, mental ou physique ou d'une affection médicale permanente.

Les activités de transport suivantes ne sont pas considérées comme services de transports publics :

- 1° les services de taxi tels que définis à l'article 1 de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis ;
- 2° les services de location de voitures avec chauffeur ;
- 3° les transports de tourisme d'agrément ;
- 4° les transports pour compte propre tels que définis à l'article 2 du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre ~~2009~~ **2009** établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, tel que modifié.

## **Chapitre 2 – Administration des transports publics**

**Art. 5.** Il est créé une administration des transports publics, appelée ci-après « administration », qui est placée sous l'autorité du ministre.

L'administration succède à tous les droits et obligations à la Communauté des transports.

L'administration est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements et aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des usagers, d'assurer la planification opérationnelle et l'organisation des services de transports publics par route.

**Art. 6.** L'administration :

- 1° optimise et gère en collaboration et avec le concours des autorités organisatrices compétentes en Allemagne, en Belgique et en France, les services de transports publics par route sur les relations transfrontalières ;
- 2° participe à l'élaboration de la réglementation luxembourgeoise dans son domaine de compétence et en assure l'application ;

- 3° assure la coordination entre les différents opérateurs de transports publics nationaux et transfrontaliers ;
- 4° assure, auprès du public ainsi que des acteurs publics et privés l'information et le conseil en matière de l'offre de mobilité, ainsi que l'information multimodale et intégrée sur les modes de transports publics et de mobilité active, à l'aide des moyens de communication et des technologies appropriés ;
- 5° gère les réclamations qui sont portées à sa connaissance ;
- 6° élabore les propositions en matière tarifaire et exécute les décisions y afférentes du ministre ;
- 7° effectue pour le ministre des missions de collecte des données des transports publics par route et d'autres données nécessaires à l'accomplissement de sa mission ;
- 8° assure la gestion organisationnelle, administrative, technique, financière et comptable ainsi que le contrôle des services de transports publics réguliers, réguliers spécialisés et des services à la demande tels que définis à l'article 4, et assurés par les exploitants suivant un contrat de services publics ;
- 9° effectue les tâches administratives et procédurales résultant des dispositions de l'Union européenne en matière de transports de voyageurs par route ;
- 10° est chargée de l'organisation, de la gestion et de la planification des horaires ainsi que du contrôle des transports publics par route tels que définis à l'article 3 et à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup> ainsi que de l'information multimodale des usagers des moyens de transports publics.

**Art. 7.** L'administration est dirigée par un directeur qui en est le chef d'administration. Le directeur dirige, coordonne et surveille les activités qui relèvent de la compétence de l'administration et représente l'administration dans ses relations avec les autorités et le public.

Le directeur est assisté de deux directeurs adjoints auxquels il peut déléguer certaines de ses attributions et qui le remplacent en cas d'absence.

**Art. 8.** Le cadre du personnel de l'administration comprend un directeur, deux directeurs adjoints et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

**Art. 9.** Le directeur et les directeurs adjoints sont nommés par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en conseil.

Le directeur doit remplir les conditions de diplôme pour l'accès aux fonctions du sous-groupe administratif du groupe de traitement A1.

### **Chapitre 3 – Exploitation des services de transports publics**

**Art. 10.** (1) L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi précitée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

(2) Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi précitée du 6 juin 2019.

**Art. 11.** L'exploitation des services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, établies dans un État membre de l'Espace économique européen conformément au règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre



2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, tel que modifié.

#### **Chapitre 4 – Les interventions des communes**

**Art. 12.** Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.

Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et l'administration pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public concerné.

**Art. 13.** Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics des synergies sont possibles entre les services de transports publics dont question à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup> et des services qui relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, le ministre peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 5, conclure avec la commune ou le syndicat de communes une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.

#### **Chapitre 5 – Aménagement de gares et d'arrêts**

**Art. 14.** L'aménagement et l'entretien des arrêts et terminus de ligne mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, sont à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, l'État peut y pourvoir aux frais de celle-ci.

**Art. 15.** Par dérogation aux dispositions de l'article 14, l'État assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings-relais P+R et des établissements de l'enseignement post-primaire.

#### **Chapitre 6 – Comité des usagers des transports publics**

**Art. 16.** Un comité des usagers de transports publics sert de plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Indépendamment des attributions prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup>, le ministre peut consulter le comité sur d'autres sujets en relation avec les transports publics.

Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.

#### **Chapitre 7 – Dispositions modificatives et abrogatoires**

**Art. 17.** Le Code de la consommation est modifié comme suit :

1° l'article L. 311-5, paragraphe (5) est abrogé ;

2° l'article L. 311-6, paragraphe (5) est abrogé.

**Art. 18.** À l'article 7 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers, les mots « la Communauté des Transports » sont remplacés par ceux de « le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions ».

**Art. 19.** Aux articles 1, 2 et 4 de la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les mots « la Communauté des Transports » sont remplacés par ceux de « le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions ».

**Art. 20.** A l'article 1er de la loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant :

1° les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation :

2° l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, les mots « la Communauté des Transports » sont remplacés par ceux de « le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions ».

**Art. 21.** La loi du 29 juin 2004 sur les transports publics est abrogée.

### Chapitre 8 – Dispositions finales

**Art. 22.** Tout le personnel actuellement engagé sous le statut du salarié conformément au Code du travail par la Communauté des Transports est repris par l'État sous le régime de l'employé de l'Etat et affecté à l'administration des transports publics ou au Ministère de la Mobilité et des travaux publics, département de la mobilité et des transports. Les décisions de classement et l'ancienneté acquises auprès de la Communauté des Transports sont reprises par l'Etat.

**Art. 23.** La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « loi du 5 février 2021 sur les transports publics ».

**Art. 24.** La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

\*

## TEXTE COORDONNE

### CODE PENAL

#### Extraits : articles 269 et 276

*modifié par le projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics*

#### **Art. 269.**

Est qualifiée rébellion, toute attaque, toute résistance avec violences ou menaces envers les officiers ministériels, les agents municipaux, les gardes champêtres ou forestiers, les dépositaires ou agents de la force publique, les personnes participant à une mission de sécurité civile, les membres du personnel pénitentiaire, les préposés à la perception des taxes et des contributions, les porteurs de contrainte, les agents des douanes et accises, les séquestres, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire, **les agents de service agréés conformément à la loi XY**, agissant pour l'exécution des lois, des ordres ou ordonnances de l'autorité publique, des mandats de justice ou jugements.

#### **Art. 276.**

L'outrage par paroles, faits, gestes, menaces, écrits ou dessins, dirigé, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, contre un officier ministériel, un agent dépositaire de l'autorité ou de la force publique, **les agents de service agréés conformément à la loi XY**, ou contre toute autre personne ayant un caractère public, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 euros à 2.000 euros.

\*

## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Annick Trmata, Administration des transports publics Irena Medakovic, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Téléphone :	2465-2411
Courriel :	annick.trmata@atp.etat.lu; irena.medakovic@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Projet de loi en vue de régler l'ordre et assurer la sécurité dans les transports publics, en établissant un catalogue d'infractions et de sanctions; et donner une base légale à la vidéosurveillance dans les transports publics
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Police Grand-Ducale, MSI Administration des Douanes et Accises Administration de l'Enregistrement, des Domaines et de la TVA
Date :	18/09/2023

**Mieux légiférer**

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

Si oui, laquelle / lesquelles : CFL, AVL, Luxtram, TICE, FLEAA, Syndicats divers

Remarques / Observations : Sujet suivi par le Comité de Pilotage Sécurité dans les transports publics

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. <sup>1</sup>  
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

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 :

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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> 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 œuvre 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.

<sup>3</sup> 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.).

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<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

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

Le système de vidéosurveillance est réalisé de telle sorte qu'il ne visualise pas l'intérieur des lieux non accessibles au public ni, de façon spécifique, leurs entrées.  
Les personnes concernées sont informées de l'existence d'un système de vidéosurveillance par l'apposition de pictogrammes et de panneaux d'affichage à l'entrée des moyens de transports publics, ainsi que sur les arrêts et les quais. Sous réserve de l'article 22, les enregistrements comportant des données à caractère personnel, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au plus tard après six mois. L'accès aux enregistrements est limité aux personnes autorisées.  
Les données à caractère personnel (nom, prénom, date de naissance et adresse de la personne ayant commis une infraction) sont collectées par les agents dans le but de l'accomplissement de leurs fonctions et de la poursuite d'infractions.  
L'accès aux données à caractère personnel est strictement limité aux personnes directement impliquées dans la procédure de sanction.  
Les données à caractère personnel sont conservées jusqu'à la prescription des faits. Une durée est prévue dans le projet. Après ce délai, elles sont anonymisées et conservées exclusivement à des fins statistiques.  
La Police grand-ducale coopère en matière d'échange d'informations sur les données à caractère personnel avec les agents de service agréés pour la poursuite des infractions prévues.

<sup>4</sup> 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](http://www.cnpd.lu))

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.

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
- b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui  Non

Oui  Non

Remarques / Observations :

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 ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

 Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

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 :

- 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<sup>5</sup> ?  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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

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



## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable : Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou amendement :

Projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

### 1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

### 2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation  
Documentation

Oui  Non

<b>4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.</b>	Points d'orientation Documentation <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
<b>5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.</b>	Points d'orientation Documentation <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
<b>6. Assurer une mobilité durable.</b>	Points d'orientation Documentation <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
<b>7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.</b>	Points d'orientation Documentation <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
<b>8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.</b>	Points d'orientation Documentation <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
<b>9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.</b>	Points d'orientation Documentation <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
<b>10. Garantir des finances durables.</b>	Points d'orientation Documentation <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non

**Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante**

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ?  Oui  Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

8335/01

**N° 8335<sup>1</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

---

## **PROJET DE LOI**

**relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéo-surveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics**

\* \* \*

### **AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(7.2.2024)

Par courriel du 24 octobre 2023, Mme Yuriko Backes, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a soumis le projet de loi relatif à la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le présent projet de loi constitue un nouveau texte autonome qui abroge et remplace la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics qui avait arrêté des dispositifs afin d'assurer le maintien de l'ordre et de la sécurité dans les services de transports publics et a érigé en infraction le non-respect de certaines mesures. Il en est de même du règlement grand-ducal daté du 2 février 2011, qui avait été pris en exécution de ces dispositions et relatif aux avertissements taxés en matière de transports publics.

2. Les exploitants du terrain déplorent que les textes législatifs et réglementaires et les mesures de prévention et de sensibilisation actuellement en place sont loin d'être suffisants.

3. Ainsi, par exemple, le règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transports réguliers de personnes par route, ou le règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transport automobile de personnes relevant de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, comportent des obligations pour les voyageurs, mais le non-respect des obligations ne peut pas être suffisamment poursuivi et les règles deviennent ainsi sans objet à défaut de réelles sanctions dissuasives.

4. Le présent texte établit désormais une série de normes nouvelles. Il met ainsi en place un meilleur dispositif pour déterminer des règles d'utilisation des transports publics, et pour permettre la constatation et la sanction d'infractions, notamment à l'encontre des comportements qui entravent le bon déroulement des transports publics voire en compromettent l'exécution en toute sécurité.

5. L'élargissement des compétences des agents de service, souhaitée par les opérateurs ou encore par les syndicats, a été considéré avec une certaine prudence alors qu'il est préférable que leurs missions se concentrent sur leur métier principal tandis que les agents des forces de l'ordre, formés dans la désescalation de situations de conflit et dotés des compétences nécessaires interviennent lorsque cela s'avère nécessaire.

6. Le texte comporte un catalogue détaillé des infractions sanctionnables pour dissiper toute insécurité juridique, et les dispositions nécessaires pour procéder au paiement ou recouvrement.

7. Est introduite dans le domaine des transports publics une amende forfaitaire qui permettra de recouvrer plus facilement le paiement d'un avertissement taxé lorsque le contrevenant reste en défaut de le régler.

8. L'amélioration de l'échange d'information sur les incidents entre les parties concernées, c.-à-d. les opérateurs et la Police, permettra d'agir de manière plus ciblée et d'augmenter le cas échéant la présence de la Police aux bons endroits et heures.

9. Sont encore prévues des dispositions légales adéquates relatives à l'obtention de coordonnées voire de l'identité d'un voyageur. Dans cette optique, il est instauré un cadre légal pour le traitement et la collecte de données à caractère personnel conformément au 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 (RGPD).

10. Le présent texte dispose finalement sur l'installation de caméras de surveillance sur des points stratégiques tels que dans les moyens et lieux de transports publics. Ces caméras peuvent contribuer à prévenir des infractions, assurer la sécurité des personnes et la protection des biens, détecter et identifier les comportements potentiellement suspects ou dangereux et dissuader les malfaiteurs potentiels. La présence de caméras peut également rassurer les passagers. Cependant, comme elles peuvent être perçues comme une intrusion à la vie privée, il est important et obligatoire de créer un cadre légal garantissant la protection des personnes concernées.

### **Position de la Chambre des salariés**

11. Face aux efforts soutenus de sécurisation des transports publics, la Chambre des salariés se préoccupe néanmoins des ingérences possibles dans la vie privée de ses ressortissants.

En effet, sur leur lieu de travail, dans l'exécution de leurs missions, les salariés employés dans le secteur des transports ne doivent en aucun cas être démesurément soumis à des contrôles notamment de vidéosurveillance dépassant le strict nécessaire au maintien d'une sûreté et sécurité dans les transports publics. Dans ce contexte, il est rappelé que la mise en œuvre d'une surveillance nécessite que l'employeur mette en balance son propre intérêt légitime avec la nécessité de protéger les droits et libertés fondamentales du salarié concerné, tel son droit au respect de sa vie privée sur le lieu de travail, le droit au respect de son image, etc. Il convient en outre d'apprécier si la surveillance est proportionnelle et nécessaire par rapport à la finalité recherchée.

12. Par ailleurs, même si le régime de surveillance instauré par le présent projet de loi obtient une assise légale, avec plus particulièrement l'information des personnes concernées par apposition d'affiches et d'une notice d'information dans les endroits en cause, notre Chambre professionnelle sollicite que sa mise en place s'opère dans le respect des dispositions de l'article L.261-1 du Code du travail impérativement en collaboration étroite avec les structures de représentation des salariés concernés, à savoir par l'information obligatoire de la délégation du personnel, voire à défaut de l'Inspection du Travail et des Mines permettant une description détaillée de la finalité du traitement envisagé, ainsi que des modalités de mise en œuvre du système de surveillance et, le cas échéant, la durée ou les critères de conservation des données, de même qu'un engagement formel de l'employeur de la non-utilisation des données collectées à une finalité autre que celle prévue explicitement dans l'information préalable.

Le droit pour la délégation du personnel prévu au même article du Code du travail, de poser une demande d'avis préalable relative à la conformité du projet de traitement à des fins de surveillance des salariés dans le cadre des relations de travail à la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) ainsi que le droit pour les salariés concernés d'introduire une réclamation auprès de la CNPD avec la garantie qu'une telle réclamation ne constitue ni un motif grave, ni un motif légitime de licenciement, doivent, si mis en œuvre, mener à une analyse détaillée dans l'intérêt des salariés concernés.

13. Finalement, la Chambre des salariés note que l'exposé des motifs du présent projet de loi énonce qu'en matière de sécurité et de sûreté ferroviaire est prévue l'élaboration d'un projet à part. Dans ce contexte, il aurait été préférable de disposer de l'ensemble des dispositifs envisagés permettant une appréciation globale de l'arsenal juridique destiné à régir les préoccupations de sécurité et de sûreté en matière de transports publics.

\*

14. Sous réserve de la prise en considération de ses remarques formulées dans le présent avis, la Chambre des salariés approuve le projet de loi.

Luxembourg, le 7 février 2024

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Sylvain HOFFMANN

*La Présidente,*  
Nora BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau



8335/02

**N° 8335<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

## **PROJET DE LOI**

**relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéo-surveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics**

\* \* \*

### **AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(29.2.2024)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'introduire une série de nouvelles normes pour régler l'ordre et assurer la sécurité dans les transports publics. Le Projet vise à mettre en place un meilleur dispositif pour déterminer des règles d'utilisation, permettre la constatation et la sanction d'infractions, notamment à l'encontre des comportements entravant le bon déroulement des transports publics ou en compromettant l'exécution en toute sécurité. Le Projet prévoit encore l'installation de caméras de surveillance sur des points stratégiques afin de contribuer à la prévention des infractions et assurer la sécurité des personnes et la protection des biens.

#### **En bref**

- Le Projet de loi sous avis a pour objet d'introduire un meilleur dispositif légal pour assurer l'ordre, la sécurité et la sûreté dans les transports publics, initiative que la Chambre de Commerce accueille favorablement. Il prévoit également une base légale à la vidéosurveillance dans les transports publics.
- La Chambre de Commerce regrette l'absence d'une analyse détaillée et quantifiée de l'impact financier du Projet dans la fiche financière.
- La Chambre de Commerce approuve le Projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

\*

#### **CONSIDERATIONS GENERALES**

Le Projet de loi sous avis a pour objet d'établir de nouvelles normes visant à assurer l'ordre et augmenter la sécurité dans les transports publics. Il viendra abroger la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics ainsi que le règlement du 2 février 2011, pris en exécution de ces dispositions et relatif aux avertissements taxés en matière de transports publics.

Le Projet entend répondre aux besoins exprimés par les différents acteurs concernés d'améliorer la sécurité et la sûreté des voyageurs et des usagers des transports publics. Les organisateurs et prestataires de services de transports publics sont en effet régulièrement confrontés à des incivilités, du vandalisme ou des agressions, et à des comportements mettant en péril l'exécution du transport en toute sécurité. Les incidents signalés au cours de l'année 2022 démontrent, par rapport aux années précédentes, une augmentation des comportements inconvenants et des agressions envers le personnel de conduite, particulièrement les chauffeurs d'autobus et le personnel d'accompagnement des trains, mais aussi envers les tierces personnes ou encore le matériel.

Les exploitants déplorent depuis plusieurs années que les textes législatifs et réglementaires, et les mesures actuellement en place ne sont pas suffisants pour répondre à ces préoccupations. Les agents des transports publics estiment également ne pas disposer sur le terrain de moyens suffisants face aux comportements inconvenants des voyageurs et usagers ou le manque de respect des conditions d'utilisation des transports publics.

Le Projet vise ainsi à mettre en place un meilleur dispositif pour fixer des règles d'utilisation des transports publics et permettre la constatation et la sanction d'infractions, en particulier en ce qui concerne les comportements entravant le bon déroulement des transports et leur exécution en toute sécurité.

Le Projet comporte un catalogue détaillé des infractions sanctionnables pour dissiper toute insécurité juridique, et des dispositions nécessaires pour procéder au recouvrement. Le texte prévoit également l'introduction d'une amende forfaitaire dans le domaine des transports publics visant à permettre le recouvrement plus facile du paiement d'un avertissement taxé lorsque le contrevenant reste en défaut de donner suite.

Les auteurs du Projet ont considéré avec prudence l'élargissement des compétences des agents de service pour éviter de les exposer davantage à des risques, tels qu'agressions ou provocations inutiles. Il a été jugé préférable que les missions des agents de service se concentrent sur leur métier principal et que les agents des forces de l'ordre, formés dans la gestion de situation de conflit et dotés des compétences spécifiques nécessaires interviennent en cas de nécessité.

Le Projet prévoit une base légale pour le traitement et la collecte des données à caractère personnel conformément au 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, RGPD).

Finalement, le Projet introduit des dispositions sur l'installation de caméras de surveillance sur des points stratégiques, tels que dans les moyens et lieux de transports publics. La présence des caméras peut contribuer à prévenir des infractions, assurer la sécurité des personnes et la protection des biens, détecter et identifier des comportements suspects ou dangereux, dissuader des malfaiteurs potentiels ainsi que rassurer les passagers. Leur installation et utilisation doivent néanmoins être encadrées pour préserver la vie privée des personnes concernées contre des intrusions disproportionnées et garantir leur protection adéquate.

#### *Concernant la fiche financière du Projet*

La fiche financière précise que le Projet engendrera aussi bien des recettes que des dépenses, sans toutefois chiffrer l'impact financier prévisionnel. Le Projet prévoit des sanctions sous forme d'amendes administratives ainsi que des sanctions pénales sous forme d'avertissements taxés et amendes forfaitaires dont le recouvrement engendrerait des recettes. Des dépenses liées aux ressources nécessaires pour le contrôle et la constatation d'infractions, ainsi que dans le cadre des modalités de paiement et de recouvrement, seraient à prévoir pour le traitement des dossiers respectifs par les agents chargés de ce travail.

La Chambre de Commerce s'interroge sur l'absence d'analyse détaillée et de prévisions chiffrées de l'impact financier du Projet de loi sous avis, notamment en termes de dépenses. Même si, comme l'indiquent les auteurs de Projet dans la fiche financière, l'attention est portée à l'objectif primaire de ce nouveau cadre légal qui est l'augmentation de la qualité et de la sécurité dans les transports publics, il est également important, aux yeux de la Chambre de Commerce de ne pas négliger les implications financières qui seront nécessaires pour l'atteinte de cet objectif et de les préciser davantage.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

#### *Concernant l'article 6 du Projet*

L'article 6 du Projet vise les droits et obligations du personnel de conduite assurant les services de transports publics par route et renvoie vers un règlement grand-ducal pour fixer les obligations en question.

La Chambre de Commerce regrette que le projet de règlement grand-ducal sous référence n'ait pas été transmis en même temps que le Projet de loi afin que les deux textes puissent être avisés ensemble.

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 sous avis.

\*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le Projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

8335/03

CdM/17/04/2024 23-326  
N° dossier parl. : 8335

Projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant la loi du 5 février 2021 sur les transports publics.

## Avis de la Chambre des Métiers

### Résumé structuré

*Le projet de loi a pour but de réorganiser les règles d'utilisation des moyens de transports publics ; le dispositif de contrôle et de sanction des infractions ; ainsi que de donner une base légale à la vidéosurveillance afin d'assurer une meilleure sécurité de ces transports et de leurs infrastructures.*

*Il introduit deux régimes différents de sanctions ; l'un administratif avec un catalogue de 29 infractions dont est saisi le tribunal administratif en cas de recours ; l'autre pénal, introduisant des avertissements taxés et des amendes forfaitaires dont connaîtra le tribunal de police en cas de recours.*

*La Chambre des Métiers pose la question de l'opportunité de prévoir deux régimes différents de sanctions en la matière.*

*Elle regrette par ailleurs que les auteurs du projet de loi n'exposent pas les raisons d'incriminer un tel comportement plutôt qu'un tel autre, sauf à indiquer de se laisser guider par les expériences des opérateurs de transports publics.*

*Quant à la vidéosurveillance, la Chambre des Métiers estime que les dispositions sont trop incertaines, tant pour assurer la protection de la vie privée des usagers, que pour dissuader ou mieux sanctionner les incivilités. Elle propose de charger une autorité centrale de la mise en œuvre et de la gestion de la vidéosurveillance.*

*Finalement, la Chambre des Métiers regrette que le projet de loi ne précise pas l'applicabilité des règles de bonne conduite et du vivre ensemble vis-à-vis des mineurs d'âge qui sont un groupe important d'usagers des transports publics.*

\* \* \*

Par sa lettre du 23 octobre 2023, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

## **1. Considérations générales**

Le projet de loi a pour but de réorganiser les règles d'utilisation des transports publics ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction des infractions afin d'assurer une meilleure sécurité de ces transports et de leurs infrastructures (gares, parkings, arrêts).

### **1.1. Sanctions administratives**

Le projet de loi comprend un catalogue de comportements sanctionnés par des amendes administratives et dispose de la façon de procéder au paiement et au recouvrement en cas de non-paiement.

Les comportements incriminés donnent lieu au paiement d'une amende d'un montant de 25 à 250 euros à recouvrer par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA (AED) pour le compte du ministre ayant le transport dans ses attributions.

En cas de contestation, un recours peut être introduit dans un délai de 15 jours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond.

En comparant les incivilités visées par le projet de loi sous avis et ceux sanctionnées actuellement à travers des règlements grand-ducaux<sup>1</sup>, la Chambre des Métiers constate que certains comportements ne se retrouvent plus dans le catalogue des incriminations prévues par le projet de loi, tels le fait de monter en état de maladie contagieuse ou de malpropreté évidente, de tenir des propos inconvenants, de poser les pieds sur les sièges ou les banquettes.

D'autres comportements restent sanctionnables, tels le fait de fumer, de s'introduire ou de se maintenir à bord des moyens de transports publics en état d'ivresse manifeste.

D'autres comportements sont désormais sanctionnables, tels le fait de mendier, de vapoter, de ne pas museler un chien qui incommode ou met en danger son entourage.

Les auteurs du projet de loi ne s'attardent cependant pas à exposer en détail les motifs de leurs choix, sauf à indiquer de se laisser guider par les expériences des opérateurs de transports publics, le souci d'augmenter la sécurité proprement dite ainsi que de faire observer des règles de comportement et de respect envers le personnel, le matériel roulant et les autres usagers, afin de maintenir la salubrité et la tranquillité dans les transports publics.

La Chambre des Métiers regrette que les auteurs du projet de loi n'aient pas exposé les tenants et aboutissants de leurs choix.

---

<sup>1</sup> Règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transports réguliers de personnes par route ;

Règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transport automobile de personnes relevant de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois ;

Règlement grand-ducal du 2 février 2011 relatif aux avertissements taxés en matière de transports publics.

## 1.2. Sanctions pénales

Aux comportements sanctionnés par des amendes administratives, le projet de loi ajoute trois faits sanctionnés par des peines de police, à savoir : un avertissement taxé de 24 € en cas de refus d'obtempérer à l'injonction d'un agent de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux ; 49 € en cas de non-respect de l'interdiction d'entrer à nouveau endéans les deux heures dans les transports publics et 145 € en cas de non-respect de l'interdiction d'accès et de séjour dans les transports publics.

A défaut de paiement de l'avertissement taxé dans les 45 jours, le procureur d'Etat déclare la personne concernée redevable d'une amende forfaitaire du double du montant.

En cas de contestation par la personne concernée, le tribunal de police connaîtra de l'affaire en dernier ressort.

La différenciation entre les actes qui sont des incivilités sanctionnées par une amende administrative et les actes qui constituent des infractions pénales se situe aussi au niveau de la constatation.

D'une part, les agents de service agréés constatent par écrit ou par moyen électronique les infractions qui font l'objet de sanctions administratives. D'autre part, les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'AED recherchent et constatent les infractions pénales sur souches de papier (avertissement taxé).

La Chambre des Métiers se pose la question de savoir s'il est opportun de prévoir deux régimes différents de sanctions, l'un administratif, l'autre pénal.

Ne serait-il pas préférable d'uniformiser et de placer tout le régime de sanction sous l'autorité seule, par exemple de l'Administration des transports publics, ou d'un organisme à instaurer, à l'instar du système de contrôle et de sanction automatisés<sup>2</sup> (système CSA) ?

Cette analogie est d'autant plus pertinente que le système CSA procède également au traitement des données à caractère personnel.

## 1.3. Vidéosurveillance

Le projet de loi sous avis pose le principe de la possibilité d'installer des caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics et laisse finalement aux opérateurs en charge de la gestion des transports publics l'entière responsabilité de la mise en œuvre et de la gestion de cette surveillance.

Le choix de procéder à la vidéosurveillance reste en effet purement facultatif pour les exploitants qui supportent par ailleurs eux-mêmes les coûts pour l'achat, l'installation et l'entretien des caméras.

Aussi, les exploitants décident eux-mêmes de la qualité technique, de l'intensité de la couverture et du suivi des enregistrements en directe ou non. L'efficacité de la vidéosurveillance dépend donc largement de la situation financière de l'exploitant.

---

<sup>2</sup> Loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Considérant les risques importants d'atteinte à la vie privée qu'un système de vidéosurveillance peut générer, et de la polémique actuelle autour des quelques 2.000 caméras de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois qui ne seraient pas opérationnelles<sup>3</sup> la Chambre des Métiers estime que la vidéosurveillance des transports publics et de leurs infrastructures devrait faire l'objet d'une gestion au niveau national.

Un centre national de gestion de la vidéosurveillance dans les transports publics et infrastructures permettrait d'assurer un sentiment de sécurité et de confiance, tant pour la protection de la vie privée que pour dissuader, ou mieux sanctionner les incivilités.

#### **1.4. La question des mineurs**

Vis-à-vis des mineurs, le projet de loi indique qu'ils ne doivent pas être sujet à des avertissements taxés et il renvoie aux dispositions de la loi modifiée du 10 août 1992 relative à la protection de la jeunesse qui attribue la compétence au tribunal de la jeunesse pour connaître des infractions commises d'après la loi pénale par des mineurs<sup>4</sup>.

La Chambre des Métiers regrette que le projet de loi reste muet quant à l'application des amendes administratives à l'encontre des mineurs, alors que, par exemple la loi qui permet aux communes de sanctionner dans ses règlements de police générale certains faits d'une amende administrative de 25 à 250 euros prévoit expressément que les mineurs ne peuvent pas se voir infliger des sanctions administratives<sup>5</sup>.

Cela dit, faut-il conclure que l'impossibilité des amendes pénales vis-à-vis des mineurs implique l'impossibilité de prononcer des amendes administratives ? La Chambre des Métiers regrette que les auteurs n'éclaircissent pas autrement cette question.

A titre accessoire, la Chambre des Métiers souligne que le projet de loi n°7991<sup>6</sup> prévoit l'irresponsabilité pénale d'un mineur âgé de moins de treize ans et l'impossibilité de prononcer des amendes pénales à son encontre.

## **2. Observations particulières**

### **2.1. Ad art.5**

Aux termes de l'article 5, alinéa 2, les petits animaux sont convenablement enfermés.

---

<sup>3</sup> „Schwere Missstände bei der Videoüberwachung der CFL“; par Chris Schleimer, Tageblatt.lu du 4 mars 2024; „Nach Tageblatt-Recherche / Einordnung der Stellungnahme der CFL“ par Sidney Wiltgen et Chris Schleimer, Tageblatt.lu du 6 mars 2024.

<sup>4</sup> Art. 2, alinéa 1 de la loi modifiée du 10 août 1992 relative à la protection de la jeunesse

<sup>5</sup> Article 1, paragraphe 2 de la loi du 27 juillet 2022 relative aux sanctions administratives communales et à l'élargissement des compétences des agents municipaux : « Les sanctions administratives ne sont pas applicables aux mineurs. »

<sup>6</sup> Le projet de loi 7991 prévoit d'introduire un véritable droit pénal pour mineurs une juridiction spéciale pour les mineurs, et il entend interdire expressément l'application des amendes prévues pour des infractions pénales au mineur car dans une logique de réhabilitation éducative, une amende ne permet pas au mineur de remédier à son comportement délinquant. Ceci résulte implicitement de la Convention des droits de l'enfant et de la recommandation générale n°24 (2019) sur les droits de l'enfant dans un système de justice pour enfants du Comité des droits de l'enfant de l'ONU.



La Chambre des Métiers constate, d'une part que le projet de loi ne précise pas ce qu'il faut entendre par petits animaux, ni ce qu'est un enfermement convenable, et d'autre part, que le défaut d'enfermement n'est nullement sanctionné. Cette disposition soulève donc une incertitude juridique.

L'article 5 alinéa 3 dispose que l'agent de service peut refuser le transport d'objets qui, par leur nature, leur quantité ou l'insuffisance de leur emballage, peuvent être dangereux, gênant ou incommodant pour les voyageurs.

Or, cette disposition risque de rester lettre morte car l'agent de service n'a pas d'autorité sur les usagers. Seul un agent de service agréé peut constater les infractions qui font l'objet de sanctions administratives, tel le fait de déposer des objets dans le couloir du moyen de transports publics de nature à entraver la libre circulation ou l'évacuation des voyageurs en cas d'urgence.

## 2.2. Ad art.6

L'article 6, alinéa 1 dispose que *le personnel de conduite [...] assure le service avec sécurité.*

L'article sous avis est imprécis quant au sens à donner aux termes d'assurer le service avec sécurité ; de la sorte sa valeur normative est questionnable.<sup>7</sup>

## 2.3. Ad art.7

L'article 7, paragraphe 1, alinéa 1 dispose que *le ministre érige en infractions les faits prévus au paragraphe 3, c.-à-d. le catalogue de 29 incivilités sanctionnables par des amendes administratives.*

L'attribution constitutionnelle d'ériger des actes de l'homme en infractions punissables appartient cependant clairement au législateur. Ainsi, la Chambre des Métiers se pose la question de savoir si l'emploi du terme ministre à cet endroit du texte est approprié.

Elle regrette par ailleurs que les auteurs du projet de loi n'exposent pas les raisons d'incriminer un tel comportement plutôt qu'un tel autre, sauf à indiquer de se laisser guider par les expériences des opérateurs de transports publics ; le souci d'augmenter la sécurité proprement dite ; ainsi que de faire observer des règles de comportement et de respect envers le personnel, le matériel roulant et les autres usagers, afin de maintenir la salubrité et la tranquillité dans les transports publics.

L'article 7, paragraphe 4 énumère les personnes habilitées à contrôler l'identité des usagers en cas d'infraction et prévoit une amende de 25 à 250 euros en cas de refus d'exhiber une pièce d'identité.

La Chambre des Métiers estime pour sa part que le refus d'exhiber une pièce d'identité est une infraction matérielle qui devrait être pourvue d'un tarif fixe et non pas d'une fourchette d'amendes de 25 à 250 euros. S'agit-il d'une sanction pénale ? Dans ce cas,

---

<sup>7</sup> Le règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transports réguliers de personnes par route ; et le règlement grand-ducal du 3 septembre 1980 ayant pour objet de régler la police et d'assurer la sécurité des services de transport automobile de personnes relevant de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois sont plus clairs à ce sujet et disposent que *le personnel de conduite doit prendre le service dans un état physique qui le rend apte à conduire en toute sécurité.*

il y aurait lieu de transférer cette infraction au chapitre 5 - Infractions et sanctions pénales.

#### **2.4. Ad art.8**

La Chambre des Métiers s'interroge sur le statut des agents de service et agent de service agréés. En effet, le projet de loi vise à abroger la loi modifiée du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics qui dispose que *les agents qui sont employés sous un statut de droit public*<sup>8</sup>. Or, le projet de loi sous avis ne dispose plus du statut de l'agent. Il semble donc que dorénavant l'exploitant du service de transport public soit l'employeur de droit privé des agents de service. Ainsi, l'employeur décide-t-il seul de la nécessité d'engager des agents et de l'utilité de leur faire suivre à ses frais une formation spéciale pour leur promotion d'agent de service agréé ?

La Chambre des Métiers estime que le statut des agents de service devrait être clarifié notamment au regard d'une harmonisation avec la loi sur l'Administration des transports publics<sup>9</sup> et des missions que cette administration remplit.

#### **2.5. Ad art.9**

L'article 9, paragraphe 1 dispose que *l'agent de service agréé constate par écrit ou par moyen électronique les infractions qui font l'objet de sanctions administratives visées à l'article 7, paragraphe 3 et dont il est le témoin direct.*

La Chambre des Métiers note le rôle important de l'agent service agréé en l'absence duquel aucune incivilité ne sera constatée, ni sanctionnée. L'effectivité de la loi dépend donc du déploiement d'agents de service agréés en nombre suffisant.

#### **2.6. Ad art.11**

L'article 11 instaure une voie de recours judiciaire contre les amendes à prononcer par le ministre devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond.

La Chambre des Métiers critique qu'en cas de recours judiciaire les droits de la défense doivent obligatoirement être assurés par un avocat, tel que l'exige la procédure écrite devant le tribunal administratif. Elle propose d'introduire une procédure simplifiée devant le tribunal administratif, sans le ministère d'un avocat, pour les recours contre les amendes administratives d'un montant modique. Il serait dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice de renoncer à la procédure écrite et de se référer à celle de l'article 14-1 de la loi sur la procédure devant les juridictions administratives<sup>10</sup>, notamment afin d'évacuer les affaires lors d'une procédure orale qui est plus rapide, et aussi afin d'éviter un encombrement du tribunal administratif par des affaires d'amendes

---

<sup>8</sup> Art.4, al 1 de la loi modifiée du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics ; Mém. A 158 du 03/07/2009

<sup>9</sup> Loi du 5 février 2021 sur les transports publics

<sup>10</sup> Loi du 27 juillet 2022 portant modification : 1°de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif ; 2°de la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de la procédure devant les juridictions administratives ; en vue de l'institution d'un recours contre les décisions de sanctions administratives communales.

Cette modification a été rendue nécessaire dans le contexte des amendes administratives communales introduites par la loi du 27 juillet 2022 relative aux sanctions administratives communales et à l'élargissement des compétences des agents municipaux

administratives qui ont le potentiel de proliférer. En effet de plus en plus de textes légaux prévoient d'introduire des amendes administratives.

### 2.7. Ad art.13

L'article 13 instaure la possibilité pour les agents de service et les agents de service agréés d'enjoindre aux usagers de quitter le moyen de transports publics ou de s'éloigner des lieux lorsque ces derniers refusent d'obtempérer à un rappel à l'ordre. Cette injonction vaut pendant deux heures, et le non-respect est puni d'un avertissement taxé de 24 euros.

Attendu qu'en outre le non-paiement de l'avertissement taxé peut donner lieu à une amende forfaitaire, qui en cas de contestation sera débattue devant le tribunal de police, il importe donc de documenter avec exactitude la matérialité des faits, *i.e.* notamment le point de départ de l'injonction. La Chambre des Métiers propose d'utiliser à cet effet la procédure de constat des infractions prévue à l'article 9 du projet de loi ; en complétant son paragraphe 1 comme suit :

*« L'agent de service agréé constate par écrit ou par moyen électronique les infractions qui font l'objet de sanctions administratives visées à l'article 7, paragraphe 3 et dont il est le témoin direct, ainsi que l'injonction de quitter les transports publics visée à l'article 13. Une copie du constat est envoyée au ministre. »*

### 2.8. Ad art.15

L'article 15, paragraphe 1, alinéa 2 prévoit une fourchette d'amendes pénales de 24 à 250 euros.

Or, les trois infractions donnant lieu à des avertissements taxés ont chacune un tarif déterminé (*i.e.* 24, 49 et 145 euros) et ne dérogent pas au principe des amendes en matière de police<sup>11</sup>, de sorte que la Chambre des Métiers conçoit mal la valeur normative de cette disposition.

### 2.9. Ad art.17

L'article 17 dispose que l'avertissement taxé est donné d'après les formules spéciales composées d'un reçu, d'une copie et d'une souche. Ces formules, dûment numérotées, sont reliées en carnets de 15 exemplaires. Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant se verra remettre une convocation<sup>12</sup>, c'est-à-dire un avis de paiement. La convocation est donnée d'après une formule spéciale composée d'un reçu, d'une copie et d'une souche<sup>13</sup>.

La Chambre des Métiers note une certaine lourdeur de cette procédure, alors que pour les agents de service agréés le constat d'infractions pourra se faire par moyens électroniques (cf art.9 du projet de loi). Est-ce qu'une telle procédure électronique comportant une saisine centralisée immédiate des avertissements taxés et une

---

<sup>11</sup> Art. 26 du Code pénal « L'amende en matière de police est de 25 euros au moins et de 250 euros au plus, sauf les cas où la loi en dispose autrement. »

<sup>12</sup> Article 18. (5) du projet de loi

<sup>13</sup> Article 16. (2) du projet de loi

transmission automatisée des informations aux autorités impliquées ne serait pas également indiquée en matière d'avertissement taxé ?

#### **2.10. Ad art.21**

L'article 21 énonce les sept finalités de la vidéosurveillance, par installation de caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics, ainsi que dans les infrastructures de transports publics. D'après la 3<sup>e</sup> finalité, les enregistrements permettent « *la poursuite d'infractions pénales et des infractions contre les dispositions de la présente loi.* »

Faut-il comprendre que la vidéosurveillance est érigée en moyen de preuve *erga omnes* permettant le déclenchement de l'action publique, même en l'absence d'un constat de l'infraction par un agent de service agréé et dont il est le témoin direct ?

La Chambre des Métiers regrette que l'exposé de motifs du projet de loi sous avis ne se prononce pas à ce sujet, ni au sujet des autres 6 finalités, sauf à indiquer sommairement que « *l'article sous rubrique crée une base légale pour l'installation de caméras de surveillance dans et sur les moyens de transports publics de personnes et aux infrastructures de transports publics et en définit les finalités.* »

#### **2.11. Ad art.22**

L'article 22 exclut la vidéosurveillance aux entrées et intérieurs des lieux non-accessibles au public et prévoit l'apposition de pictogrammes et de panneaux d'affichage.

La Chambre des Métiers estime que ces principes ne permettent pas de garantir la conformité de ce traitement de données à caractère personnel avec le cadre légal applicable en la matière<sup>14</sup> et souligne qu'une analyse d'impact est imposée pour ce genre de traitement.

#### **2.12. Ad art.23**

D'après l'article 23, les enregistrements sont effacés au plus tard après six mois.

Cette disposition va cependant à l'encontre des principes de conservation partagés en matière de vidéosurveillance et de la durée conseillée de 8 jours, avec un maximum de 30 jours<sup>15</sup>.

\* \* \*

---

<sup>14</sup> Loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale

<sup>15</sup> <https://cnpd.public.lu/fr/dossiers-thematiques/surveillance/videosurveillance/limitation-conservation.html>

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi lui soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 17 avril 2024

Pour la Chambre des Métiers



Tom WIRION  
Directeur Général



Tom OBERWEIS  
Président