

N° 8251⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au traitement des données de mobilité

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

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

(13.2.2025)

Monsieur le Président,

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

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

*

I. OBSERVATIONS PRELIMINAIRES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

II. AMENDEMENTS

Amendement 1^{er} – Article 1^{er}

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

« **Art. 1^{er}.**

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

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

Commentaire de l'amendement 1^{er}

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

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

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

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

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

Amendement 2 – Article 2

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

« Art. 2.

(...)

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

(...)

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

(...)

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

Commentaire de l'amendement 2

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

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

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

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

Amendement 3 – Article 3 supprimé

L'article 3 est supprimé comme suit :

« Art. 3.

L'Observatoire a pour mission:

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

~~2° d'analyser ces données ;~~

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

Commentaire de l'amendement 3

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

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

Amendement 4 – Article 4 supprimé

L'article 4 est supprimé comme suit :

« **Art. 4.**

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

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

Commentaire de l'amendement 4

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

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

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

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

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

« **Art. 5. Art. 3.**

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

Commentaire de l'amendement 5

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

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

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

« **Art. 6. Art. 4.**

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

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

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

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

Commentaire de l'amendement 6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Art. 7. Art. 5.

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

Commentaire de l'amendement 7

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

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

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

« Art. 8. Art. 6.

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

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

- 1° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux de travail :
 - a. a) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenus, telles que détenues par l'Administration des contributions directes ;
 - b. b) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle, et le niveau d'éducation, telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;
 - c. c) données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe, telles que gérées dans le Registre national des personnes physiques ;
 - d. d) données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises, telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
 - e. e) données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle, telles que détenues par les employeurs ;
- 2° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux d'éducation :
 - a. a) données concernant la localisation des établissements scolaires, le nombre d'élèves, leur lieu de résidence et année d'études, telles que détenues par les administrations communales pour ce qui est de l'enseignement fondamental et par ~~les ministères ayant dans leurs attributions l'Éducation supérieure le ministre ayant l'Enseignement supérieur dans ses attributions et par le ministre ayant, l'Enseignement secondaire ou et l'Enseignement fondamental dans ses attributions~~ ;
- 3° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande globale et effective de déplacement pour tous les motifs de déplacement et tous les types de destination :
 - a. a) données concernant les déplacements des téléphones portables et ~~données sur les le nombre d'utilisateurs~~ permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » ~~pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données~~ ;
 - b. b) données concernant les déplacements effectués et ~~données sur les le nombre d'utilisateurs~~ permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;
 - c. c) données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti, telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;
- 4° adapter les infrastructures de transport aux flux de marchandises à travers le pays sur les différents modes :
 - a. a) données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ~~ministère ayant dans ses attributions les Transports routiers~~ ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ministre ayant dans ses attributions le Contrôle des exportations, des importations et du transit ~~ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions~~ ;
 - b. b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
- 5° inventorier les infrastructures et les offres de transport existantes et en analyser la qualité, l'utilisation et les réserves de capacité :

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

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

Commentaire de l'amendement 8

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

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

Il est proposé de supprimer le bout de phrase litigieux.

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

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

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

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

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

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

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

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

« **Art. 9. Art. 7.**

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

Commentaire de l'amendement 9

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

Amendement 10 – Article 10 supprimé

L'article 10 est supprimé :

« **Art. 10.**

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

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

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

Commentaire de l'amendement 10

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

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

*

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

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

Le Président de la Chambre des Députés,
Claude WISELER

TEXTE COORDONNE

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

Les amendements parlementaires sont marqués en caractères gras.

PROJET DE LOI

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

Chapitre 1^{er} – Missions et organisation de l'Observatoire Objet et champ d'application

Art. 1^{er}.

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

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

Art. 2.

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

- 1° « planification de la mobilité » : le processus selon lequel le ministre identifie les mesures nécessaires pour adapter l'offre de mobilité aux besoins de mobilité actuels et projetés des personnes ;
- 2° « données de mobilité » : les données nécessaires à la planification de la mobilité. Elles qui s'obtiennent par l'observation :
 - ~~a.~~ a) de la mobilité des personnes et des marchandises ;
 - ~~b.~~ b) des infrastructures utilisées pour les déplacements ;
 - ~~c.~~ c) des facteurs qui déterminent les besoins de mobilité, tels que l'aménagement du territoire, la localisation des résidences, emplois et autres points d'intérêt, la situation socio-économique des voyageurs et leur capacité à utiliser différentes offres de mobilité ;
- 3° « détenteur de données » : une personne morale ou physique qui a le droit de donner accès à ou de partager certaines données à caractère non personnel ou qui est le responsable de traitement en cas de données personnelles ;
- 4° « accès » : le traitement, par **un utilisateur de données, lequel un détenteur de données transmet de données qui ont été fournies par un détenteur de données lesdites données au ministre conformément à des exigences techniques, juridiques ou organisationnelles particulières, sans que cela n'implique nécessairement la transmission ou le téléchargement de ces données;**
- 5° « format lisible par machine » : un document est considéré comme étant dans un format lisible par machine s'il se présente dans un format de fichier structuré de telle manière que les applications logicielles peuvent facilement identifier et reconnaître des données spécifiques et les extraire ;
- 6° « données à caractère non personnel » : les données autres que les données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), tel que modifié ;
- 7° « les services numériques d'assistance au déplacement » : les services qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, d'engins personnels de déplacement ou à pied ;
- 8° « transport à la demande » : **un service de transport de voyageurs qui se caractérise par la flexibilité des itinéraires, tels que le covoiturage, le partage de voitures, les vélos en libre**

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

- 9° « flux » : un groupe de personnes ou de véhicules qui effectuent, dans un intervalle de temps donné, le même déplacement entre deux points d'un réseau de transport monomodal ou multimodal ;
- 10° ~~« point d'intérêt communal » : pôle d'attraction d'une commune tel que les quartiers centraux d'une localité, zones d'activité, infrastructures scolaires, sites touristiques, culturels ou sportifshôpitaux commerces mairies et administrations.~~

Art. 3.

L'Observatoire a pour mission:

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

Art. 4.

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

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

Chapitre 2. – Collecte et traitement des données

Art. 5. Art. 3.

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

Art. 6. Art. 4.

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

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

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

Art. 7. Art. 5.

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

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

Art. 8. Art. 6.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ~~ministère ayant dans ses attributions les Transports routiers~~ ministre ayant les Transports routiers dans ses attributions et le ~~ministère ayant dans ses attributions le Contrôle des exportations, des importations et du transit~~ ministre ayant le Contrôle des exportations, des importations et du transit dans ses attributions ;
- ~~b.~~ b) données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises, telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
- 5° inventorier les infrastructures et les offres de transport existantes et en analyser la qualité, l'utilisation et les réserves de capacité :
- ~~a.~~ a) données concernant la topologie, la réglementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par ~~d~~ l'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;
- ~~b.~~ b) données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;
- ~~c.~~ c) données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et le type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;
- ~~d.~~ d) données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;
- ~~e.~~ e) données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;
- ~~f.~~ f) données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;
- ~~g.~~ g) données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;
- 6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :
- ~~a.~~ a) données concernant les perspectives économiques, et ~~notamment~~ la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
- ~~b.~~ b) données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant le Logement dans ses attributions, le ~~ministère~~ ministre ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;
- ~~c.~~ c) données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

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

Art. 9, Art. 7.

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

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

Chapitre 3. Rapports et publications de l'Observatoire

Art. 10.

- 1. L'Observatoire établit annuellement un rapport d'activités.**
- 2. Ce rapport est publié et communiqué au Gouvernement et à la Chambre des Députés.**
- 3. L'Observatoire met à la disposition du public des analyses et chiffres clé relatifs à la mobilité, notamment par le biais de son site internet.**

