

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 12 juin 2025

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 9 et 30 janvier (deux réunions) ainsi que du 13 mars 2025
2. 8251 Projet de loi relative au traitement des données de mobilité
- Rapporteur : Madame Corinne Cahen

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 8345 Projet de loi modifiant la loi du 5 février 2021 relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train
- Rapporteur : Monsieur Gusty Graas

- Suite des travaux

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Claude Haagen remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Marc Lies, Mme Mandy Minella, Mme Nathalie Morgenthaler remplaçant M. Charles Weiler, M. Meris Sehovic

M. Jean-Paul Lickes, Mme Félicie Weycker, Mme Anouk Ensch, Mme Irena Medakovic, Mme Claire Bronner, M. Gil Georges, M. Raphaël Zumsteeg, M. Claude Mahowald, Directeur de l'Administration des chemins de fer, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen

M. David Wagner, observateur délégué

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

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 9 et 30 janvier (deux réunions) ainsi que du 13 mars 2025

Les projets de procès-verbal des réunions des 9 et 30 janvier (deux réunions) ainsi que du 13 mars 2025 sont adoptés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8251 Projet de loi relative au traitement des données de mobilité

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 29 avril 2025 :

Article 1^{er}

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

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

La commission en prend note.

Article 2

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

La commission parlementaire en prend note.

Article 3 supprimé

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

La commission en prend note.

Article 4 supprimé

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

La commission en prend note.

Article 5 (devenant le nouvel article 3)

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

La commission parlementaire en prend note.

Article 6 (devenant le nouvel article 4)

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

La commission en prend note.

Article 7 (devenant le nouvel article 5)

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

La commission parlementaire en prend note.

Article 8 (devenant le nouvel article 6)

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

La commission en prend note.

Article 9 (devenant le nouvel article 7)

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

La commission parlementaire en prend acte.

Article 10 supprimé

Dans son avis complémentaire du 29 avril 2025, la Haute Corporation note que l'opposition formelle émise sur le fondement de l'article 92 de la Constitution en ce qui concerne l'article 10 de la loi en projet n'a plus lieu d'être en raison de sa suppression par l'amendement.

La commission parlementaire en prend note.

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

Comme il l'avait déjà exprimé lors de la réunion du 6 février 2025, M. Marc Goergen (Piraten) rappelle une nouvelle fois sa position, notamment la nécessité d'une anonymisation rigoureuse et prudente des données de mobilité à caractère personnel, car, malgré la minimisation des données conforme au Règlement général sur la protection des données (RGPD), l'anonymat absolu ne peut être garanti.

Le représentant du Ministère souligne encore une fois que les données utilisées dans le cadre de l'Observatoire de la mobilité sont soumises à une stricte procédure de traitement et de minimisation, conformément au RGPD. L'objectif poursuivi n'est nullement l'identification des individus, mais bien l'analyse globale des flux de mobilité.

À titre d'exemple, les données anonymisées mentionnent uniquement des zones de trafic et les volumes de déplacement entre celles-ci, sans qu'aucune donnée personnelle ne puisse permettre une réidentification directe. L'esprit du texte prévoit explicitement la possibilité de traiter ces données de manière compatible avec le RGPD, en visant une anonymisation finale.

Il est proposé qu'un projet de rapport soit préparé et transmis aux membres de la commission, en vue d'une adoption lors d'une prochaine réunion de commission.

3. 8345 **Projet de loi modifiant la loi du 5 février 2021 relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train**

Il est rappelé qu'un point restait en suspens lors du dernier examen du texte. Une note relative à ce sujet a été transmise aux députés il y a une semaine et a fait l'objet d'une présentation au cours de la présente réunion.

Le point débattu concernait spécifiquement la procédure d'autorisation requise pour la mise en service d'une installation ferroviaire. En pratique, il est apparu que l'ensemble du dossier ne pouvait souvent pas être finalisé au moment où une mise en service partielle devenait nécessaire. C'est la raison pour laquelle une demande avait été introduite en vue de créer une autorisation temporaire. Toutefois, suite à l'avis du Conseil d'État, cette proposition a été révisée.

Les auteurs dudit texte législatif ont rencontré, en date du 1^{er} avril 2025, les membres de la Commission « Développement durable et Infrastructures » du Conseil d'État, conformément à ce qui avait été convenu avec la Commission de la Mobilité et des Travaux publics de la Chambre des Députés lors de sa réunion du 27 février dernier.

Lors de cette réunion, en guise d'introduction, une présentation de l'Administration des chemins de fer (ACF) a été assurée par son directeur axée sur les missions de l'ACF, suivie d'une illustration par des exemples concrets relatifs à la problématique des autorisations de chantiers ferroviaires délivrées par l'ACF. Cette intervention a permis de clarifier le fonctionnement pratique de ces procédures. Les membres du Conseil d'État en ont pris acte.

En réponse à l'opposition formelle du Conseil d'État concernant le point 1° de l'article 8, qui faisait remarquer l'absence de limites dans le pouvoir de l'administration d'octroyer une dispense initialement prévue pour cinq ans, renouvelable, les auteurs du projet de loi ont indiqué à la Haute Corporation avoir adapté la rédaction de la disposition.

Il est désormais proposé de remplacer la « dispense temporaire d'autorisation » par une « autorisation intermédiaire », valable pour une durée de quatre mois après la date de délivrance du certificat de vérification « CE », afin de garantir un cadre plus strict, transparent et proportionné.

Cette mesure est justifiée par plusieurs éléments :

- La mise en service des sous-systèmes d'infrastructure requiert une autorisation délivrée par l'Administration, sur base d'un certificat de vérification « CE » émis par un organisme notifié.
- Ce certificat ne pouvant être délivré qu'à l'issue complète des travaux, l'infrastructure en chantier ne peut pas être mise en service au fur et à mesure de l'avancée des travaux.
- Pour les réaménagements ou renouvellements, une autorisation intermédiaire s'avère donc indispensable afin d'éviter toute interruption ou perturbation importante du trafic liées à des délais administratifs.
- Cette autorisation intermédiaire pourra être délivrée sur base de l'attestation de contrôle intermédiaire, établie à partir de la phase de conception du projet.
- L'autorisation intermédiaire n'est pas une dérogation aux spécifications techniques d'interopérabilité.

Concernant la proposition du Conseil d'État de consulter la Commission européenne quant à la conformité d'un tel dispositif avec le droit de l'Union et son refus de lever la réserve portant sur le second vote constitutionnel, les auteurs du projet de loi ont fait part de leur avis qu'une telle consultation n'est pas indispensable et que plusieurs États membres (notamment l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et les Pays-Bas) ont déjà mis en œuvre un mécanisme équivalent dans leur législation nationale, sans solliciter l'accord préalable de la Commission.

Des échanges directs avec les autorités compétentes de ces États ont confirmé que ces dispositifs ont été instaurés de manière autonome.

Par ailleurs, les auteurs indiquent que la directive (UE) 2016/797, notamment son article 18, ne prévoit pas de mécanisme pour la mise en service par phases des grands projets d'infrastructure, alors que cela est pourtant indispensable pour le secteur. Dès lors, selon l'avis des auteurs, il est très peu probable qu'une position claire puisse être émise par la Commission européenne à une telle demande de notre part.

À la lumière des justifications techniques et des précédents européens, les auteurs du projet de loi renouvellent leur souhait que la Haute Corporation reconsidère sa position et lève la réserve portant sur le second vote constitutionnel.

Il est retenu que les amendements parlementaires en suspens seront transmis au Conseil d'État.

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

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) propose de réexaminer également l'avis de la Chambre des Salariés, laquelle insiste sur la compétence de l'Inspection du travail et des mines (ITM) en matière de contrôle des conditions de travail. Selon la Chambre des Salariés, l'ACF et l'ITM devraient exercer un contrôle complémentaire, comme cela était envisagé dans le texte initial de 2021.

Le représentant du Ministère rappelle que l'ITM s'était déclarée non compétente pour le contrôle du personnel ferroviaire relevant du statut spécial des cheminots. En revanche, elle conserve sa compétence à l'égard des entités de droit privé comme CFL Cargo ou CFL Multimodal. Cette décision fait suite à un audit de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), qui a mis en lumière l'absence de contrôle effectif. Dès lors, il a été décidé de confier explicitement cette mission à l'ACF, seule entité disposant des compétences techniques nécessaires en matière ferroviaire.

Certains membres de la commission parlementaire ont exprimé leur étonnement face à cette posture de l'ITM, celle-ci étant compétente pour de nombreux autres secteurs, y compris dans la fonction publique. Des interrogations subsistent quant à la pertinence de cette délimitation de compétences.

Un représentant du Ministère rappelle que la fusion du Service national de sécurité dans la fonction publique avec l'ITM n'était pas encore effective au moment des premières discussions. Cette fusion, désormais actée, pourrait justifier une réévaluation du rôle de l'ITM dans le secteur ferroviaire, notamment afin d'assurer une cohérence globale et une centralisation des compétences en matière de sécurité au travail.

Plusieurs intervenants suggèrent d'engager une discussion avec le directeur de l'ITM afin de déterminer s'il convient ou non de réintégrer l'ITM dans le dispositif de contrôle.

En conséquence, l'envoi des amendements au Conseil d'État est suspendu jusqu'à ce qu'un échange ait eu lieu entre Madame la Ministre et l'ITM, et que des clarifications aient été apportées sur le positionnement institutionnel de l'ITM.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

