

## **Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

### **Procès-verbal de la réunion du 17 juillet 2025**

#### Ordre du jour :

1. 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
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen des avis
  
2. 8494      Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen des avis
  
3. 8517      Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire
  - Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen des avis
  
4.            Divers

\*

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

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

Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, Mme Anouk Ensch, M. Raphaël Zumsteeg, Mme Annick Trmata, Directrice adjointe de l'Administration des transports publics, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Braun, Chef du Service Projets Infrastructure, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)

M. Hugo Dewar, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen

M. David Wagner, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

\*

**1. 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**

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

Madame la Ministre entame ensuite la présentation du premier projet de loi, portant sur l'amélioration de la sécurité et de l'ordre dans les transports publics. Selon elle, il s'agit d'un droit fondamental : chacun doit pouvoir se sentir en sécurité dans les transports en commun, qu'il s'agisse des passagers ou du personnel - que ce soit dans les trains, les bus ou les trams.

Ce projet a été déposé en octobre 2023 par son prédécesseur et vise à remplacer la loi de 2009. Bien que cette dernière ait déjà intégré certaines mesures de sécurité, le texte actuel va beaucoup plus loin. Par exemple, l'interdiction d'accès aux transports publics décidée par le ministre figurait déjà dans la loi précédente. Cependant, le nouveau texte propose désormais une base juridique bien plus claire et complète pour encadrer les comportements inappropriés et renforcer la sécurité.

Des échanges approfondis ont déjà eu lieu depuis plusieurs mois avec tous les acteurs concernés : les opérateurs comme la CFL, la Police, le ministère de l'Intérieur, le Parquet, la Douane, et les services d'enregistrement pour les questions de procédure et de sanctions. Elle rappelle aussi avoir tenu une réunion avec le ministre des Affaires intérieures et la FGFC (Fédération Générale de la Fonction Communale) concernant la sécurité à la gare routière d'Esch-sur-Alzette.

Certaines mesures concrètes sont déjà mises en œuvre : amélioration de l'éclairage, installation de caméras, renforcement de la présence des équipes de sécurité. Elle mentionne la réunion annuelle du comité de pilotage sur la sécurité dans les transports publics - la dernière ayant eu lieu en juillet de l'année précédente, la prochaine se tenant la semaine suivante. Ces réunions permettent un échange constant avec tous les partenaires sociaux, les opérateurs et la Police.

Elle fait part d'un constat préoccupant : le seuil de tolérance d'un nombre croissant de personnes semble connaître une baisse constante, ce qui explique le nombre croissant de cas d'agressivité.

Cette réalité justifie d'autant plus la nécessité du projet. Elle évoque les mesures préventives déjà mise en œuvre récemment : l'installation de caméras, les bornes SOS dans les trains de la CFL, ou encore la généralisation des portes de protection pour conducteurs avec vitre séparatrice pour les conducteurs de bus du réseau RGTR. L'année précédente, seulement 24 % des bus en étaient équipés ; aujourd'hui, ce taux dépasse les 40 %.

Ce projet de loi introduit de nombreuses nouvelles mesures : Le texte introduit des critères précis de comportement à adopter dans les transports, ainsi qu'un catalogue d'infractions accompagnées de sanctions financières élevées et partant dissuasives. Il inclut aussi davantage de dispositions relatives aux contrôles, aux avertissements d'accès, aux amendes forfaitaires, ainsi qu'une meilleure définition plus claire et précise des compétences de chaque agent.

Elle insiste enfin sur les nouvelles dispositions relatives à la vidéosurveillance, élément central du projet. Celles-ci visent à renforcer la sécurité des passagers et du personnel, et à faciliter les enquêtes en cas d'incident. Elle souligne l'importance de trouver un équilibre entre la sécurité et le respect des libertés fondamentales, notamment en ce qui concerne la protection des données personnelles.

La représentante du Ministère rappelle que cette réforme s'avère nécessaire non seulement quant au fond mais également quant à la forme. En effet, en consultant la loi de 2009, on constate une compilation d'articles peu structurés, sans véritable cohérence. Le nouveau projet de loi, quant à lui, introduit une structure claire et chaque article est désormais muni d'un intitulé, ce qui facilite sa compréhension et son application.

Il est rappelé que trois documents de travail sont parvenus aux membres de la commission parlementaire en amont de la réunion.

Il est ensuite procédé à l'examen des articles, ainsi qu'à l'examen des avis :

### **Article 1**

Cet article est dédié au champ d'application.

Dans son avis du 25 février 2025, le Conseil d'État n'a pas de remarque quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note qu'à l'alinéa 2, il convient d'écrire « aux articles 2 et 4 ».

La commission parlementaire en prend note et décide de reprendre les observations d'ordre légistique.

### **Article 2**

Cet article est dédié aux définitions.

Dans son avis du 25 février 2025, le Conseil d'État note que les points 5° et 6° ont pour objet de définir les termes « agent de service » et « agent de service agréé ». Le Conseil d'État attire l'attention des auteurs du projet de loi sous avis sur l'importance de la précision de ces deux définitions. La façon d'engager le personnel ne ressort actuellement pas des termes de ces

définitions ni des autres articles du projet de loi sous revue. Ainsi, on pourrait se demander si un particulier sous un statut d'indépendant serait susceptible de devenir un agent de service ou un agent de service agréé, ou s'il devrait être employé par un certain organisme à cette fin. Par conséquent, le Conseil d'État suggère de compléter la définition d'agent de service en précisant qu'il s'agit de « toute personne engagée par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire aux fins de prestation des services de transports publics. »

La commission parlementaire décide de suivre la Haute Corporation.

Au point 10°, le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, signale qu'il faut éviter l'insertion de phrases entières dans les définitions.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la Commission propose d'adapter le point 10° en ce sens. Par ailleurs, il est procédé à une adaptation de référence, suite à la suppression des anciens articles 3 et 6 du projet de loi.

La commission parlementaire propose dès lors d'amender l'article 2 du projet de loi comme suit :

## « Art. 2. Définitions

Au sens Pour l'application 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 engagée par un contrat de travail à durée déterminée ou indéterminée conclu directement entre l'agent et le prestataire aux fins de prestation des services de transports publics ;

6° « agent de service agréé » : tout agent de service agréé par le ministre conformément à l'article **8 6** ;

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 et qui peut être édité sur un support papier/ ou plastique ou un support électronique ;

11° « ministre » : le ministre ayant les Transports dans ses attributions. ».

### **Article 3 -supprimé**

Cet article vise à donner une assise aux dispositions qui suivent et qui sont destinées à augmenter la qualité et la sécurité des transports publics.

Dans son avis du 25 février 2025, le Conseil d'État note que l'article sous examen prévoit d'introduire des généralités liées aux règles d'utilisation des transports publics. Or, ces généralités revêtent une valeur de principe en ce qu'elles ne précisent ni les comportements interdits ni les sanctions qui en résulteraient. Les comportements interdits sont limitativement définis et sanctionnés à l'article 7, de sorte que la disposition sous examen se trouve redondante par rapport à cet article et n'a pas de valeur normative supplémentaire. Par conséquent, le Conseil d'État suggère la suppression de cet article.

La commission parlementaire décide de faire droit à la suggestion du Conseil d'État.

La suppression de l'article 3 entraîne la renumérotation de tous les articles subséquents.

### **Article 4 ancien du projet de loi (article 3 nouveau)**

Cet article a trait aux titres de transports. Il a été jugé nécessaire d'insérer l'obligation du voyageur de se conformer en matière de tarification dans la loi en projet.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, se demande si la rétention du titre de transport est toujours pertinente au vu des titres de transport dématérialisés alors qu'il est inconcevable qu'un agent de service puisse retenir le téléphone portable du voyageur.

Afin de faire droit à l'avis du Conseil d'État, la Commission propose de supprimer l'alinéa 2 puisqu'il n'est pas possible de retenir un titre de transport sur un support électronique.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 4 du projet de loi, devenant l'article 3 nouveau, comme suit :

#### **« Art. 4. 3. Titres de transport**

Tout voyageur ~~doit se munir~~ se munit 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.** ».

### **Article 5 ancien du projet de loi (article 4 nouveau)**

L'article en question vise à clarifier quels types d'animaux et d'objets peuvent être transportés dans les transports publics.

Le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> prévoit que les animaux de compagnie et d'assistance sont autorisés, à condition de ne pas causer de désagrément aux autres voyageurs. Le Conseil d'État demande de compléter la disposition en visant l'absence d'inconvénient ou de danger tant pour les voyageurs que pour le conducteur.

De plus, il note que l'assimilation des chiens d'assistance aux simples animaux de compagnie contrevient à la loi du 22 juillet 2008 sur l'accessibilité des lieux publics aux personnes handicapées, qui garantit expressément leur droit d'accès avec leur chien d'assistance. Le règlement grand-ducal du 19 décembre 2008 relatif aux limitations à l'accès des personnes handicapées accompagnées de chiens d'assistance aux lieux ouverts au public ne limite pas non plus ce droit. Ainsi, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour incohérence, source d'insécurité juridique, d'exclure les animaux d'assistance de la disposition sous revue afin de n'y viser que les animaux de compagnie.

Le deuxième alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> stipule que les petits animaux doivent être « convenablement enfermés ». Or, l'expression « petits animaux » n'est pas définie, ce qui crée une incertitude juridique. Une solution pourrait consister à viser par cette disposition uniquement les animaux de compagnie autres que les chiens.

Le Conseil d'État propose par conséquent de libeller le paragraphe 1<sup>er</sup> comme suit :

« (1) Les chiens d'assistance visés par la loi du 22 juillet 2008 relative à l'accessibilité des lieux ouverts au public aux personnes handicapées accompagnées de chiens d'assistance sont admis dans les moyens de transports publics.

Les autres animaux de compagnie sont admis dans les moyens de transports publics s'ils ne représentent aucun inconvénient ou danger pour les voyageurs ou le conducteur. Ils sont convenablement enfermés, à l'exception des chiens. »

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État et d'adopter la proposition de texte de la Haute Corporation.

Le paragraphe 4, qui rend les usagers responsables des dommages causés par les animaux ou objets qu'ils transportent, est jugé inutile par le Conseil d'État. En effet, une telle disposition est superfétatoire au vu des règles de droit commun en matière de responsabilité civile prévues aux articles 1384 et 1385 du Code civil. Par conséquent, le Conseil d'État propose la suppression de ce paragraphe.

La commission parlementaire approuve la suppression de ce paragraphe, conformément à la proposition de la Haute Corporation, en raison de son caractère superfétatoire au regard des articles 1384 et 1385 du Code civil.

## **Article 6 - supprimé**

Cet article a trait au droits et obligations du personnel de conduite.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, constate que l'alinéa 1<sup>er</sup> précise que le personnel de conduite assure le service « avec sécurité tout en se conformant à la législation sur la circulation routière ». Or, d'après le Conseil d'État cette disposition est redondante au vu des dispositions du Code de la route.

Afin de supprimer la redondance relevée par le Conseil d'État dans son avis du 25 février 2025, il est proposé de supprimer l'alinéa 1<sup>er</sup>.

Concernant l'alinéa 2, le Conseil d'État note qu'en vertu des articles 34 et 37 de la Constitution, les droits et obligations des travailleurs relèvent de la matière réservée à la loi. Il estime qu'en renvoyant à un règlement grand-ducal pour la détermination des droits et obligations du personnel de conduite sans décrire leurs principes, l'alinéa 2 ne fournit pas une orientation et un encadrement du pouvoir exécutif qui est conforme à l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution. De plus, le Conseil d'État relève que l'alinéa 1<sup>er</sup> ne saurait constituer une base légale suffisante pour le règlement grand-ducal.

Il est dans ce contexte précisé que les contrats de services publics ou accords-cadres conclus avec les prestataires de transport contiennent des dispositions sur les missions, droits et obligations du personnel de conduite.

Il est par conséquent proposé de supprimer également l'alinéa 2. La numérotation des articles subséquents est par conséquent à adapter.

#### **Article 7 ancien du projet de loi (article 5 nouveau)**

Cet article concerne les infractions et amendes administratives.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, relève que certains comportements énumérés dans le tableau comme susceptibles d'être frappés d'une sanction administrative font l'objet de sanctions pénales sur le fondement d'autres textes déjà existants. Or, le cumul de deux dispositifs de sanction pour les mêmes faits, l'un administratif et l'autre pénal, comporte toujours un risque de se heurter au principe *non bis in idem*.

Afin de ne pas contrevenir au principe *non bis in idem* et de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la Commission propose de supprimer toutes les sanctions administratives déjà sanctionnées pénalement.

Par conséquent, il est proposé, au point 8°, de supprimer le fait de détériorer les moyens et infrastructures, au regard de l'article 528 du Code pénal, sans pour autant supprimer les notions de « cracher » et de « souiller ».

Il est également proposé de supprimer l'ancien point 14° au regard de l'article 563 du Code pénal : « Seront punis d'une amende de 25 euros à 250 euros : (...) 6° Les vagabonds et ceux qui auront été trouvés mendiants. (...) »

Il est proposé de supprimer l'ancien point 15° après concertation avec le ministère de la Santé, et au vu de la législation actuelle, notamment la loi modifiée du 11 août 2006 relative à la lutte antitabac.

Finalement, il est encore proposé de supprimer le point 16° au regard de l'article 528 du Code pénal relatif à la détérioration des biens et de l'article 461 du Code pénal concernant le vol.

Par conséquent, les points subséquents sont à renuméroter.

Le Conseil d'État note encore qu'il appartient à la loi formelle de désigner avec précision non seulement les organes, administrations ou services de l'État auxquels des pouvoirs de police sont attribués, mais également les carrières auxquelles les fonctionnaires qui les exercent doivent appartenir. Ainsi, ces références aux membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier et aux agents de l'Administration des douanes et accises ne répondent pas aux exigences de précision requises par l'article 115 de la Constitution, de sorte que le Conseil d'État est amené à s'y opposer formellement.

En outre, le Conseil d'État donne à considérer que l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale distingue entre officiers de police judiciaire et agents de police judiciaire, d'une part, et fonctionnaires civils de la Police grand-ducale qui n'ont aucune des qualités des officiers de police judiciaire et agents de police judiciaire, d'autre part. L'emploi des termes « membres de la Police grand-ducale » dans un texte ayant trait à la recherche et la constatation des infractions risque dès lors d'avoir pour effet de lever toute distinction entre fonctionnaires de la Police grand-ducale et de conférer les mêmes compétences à l'ensemble du personnel fonctionnarisé de la Police grand-ducale. Il s'impose dès lors d'employer la formule « membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire ».

Il est également fait droit à la demande du Conseil d'État de compléter la disposition existante et d'employer la formule suivante : « membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire », ainsi que de préciser qu'il s'agit de fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

La Commission propose par conséquent d'amender l'article 7 du projet de loi, devenant l'article 5 nouveau, comme suit :

**« Art. 7. 5. Infractions Manquements et amendes administratives**

(1) Le ministre prononce des amendes administratives érige en infractions les faits prévues au paragraphe 2 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-manquements.

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. Les sanctions administratives ne sont pas applicables aux mineurs.

(2) Le ministre peut sanctionner les faits énumérés au paragraphe 3 à l'alinéa 2 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 prononcées par le ministre pour les faits suivants :

	Nature <del>de l'infraction</del> du manquement	<u>Référence aux articles</u>	Montant l'amende administratif en euros
	le fait de se servir sans motif légitime d'un signal d'alarme	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	50
	le fait de se servir sans motif légitime d'un frein d'urgence	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	250
	le fait de modifier ou de déranger, sans autorisation, le fonctionnement normal des équipements installés dans les moyens et infrastructures de transports publics	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	25
	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	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	25
	le fait d'abandonner ou de déposer, sans surveillance, des objets	<u>art. 5, par. 2</u>	25
	le fait d'encombrer les escaliers dans les moyens de transports publics	<u>art. 5, par. 2</u>	25
	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	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	25
	le fait de cracher, <del>de détériorer</del> ou de souiller de quelque manière que ce soit les moyens et infrastructures de transports publics ou le matériel qui s'y trouve	<u>art. 3, par. 2</u>	50
	le fait d'uriner en dehors des espaces destinés à cet effet	<u>art. 3, par. 2</u>	50
	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 <u>modifiée</u> du 23 décembre 1978 concernant les cartes de priorité et d'invalidité	<u>art. 3, par. 2</u>	25
	le fait de prendre place ou de demeurer dans le moyen de transports publics au-delà du terminus de ligne	<u>art. 3, par. 2</u>	25
	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	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	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 l'emprise de substances psychotropes	<u>art. 3, par. 2</u>	25
<u>14°</u>	<b><u>le fait de mendier</u></b>	<u>art. 3, par. 2</u>	<b>25</b>
<u>15°</u>	<b><u>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</u></b>	<u>art. 3, par. 2</u>	<b>25</b>
<u>16°</u>	<b><u>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</u></b>	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	<b>25</b>
<u>17°-14°</u>	le fait de faire usage d'appareils ou instruments sonores, qui troublent la tranquillité d'autrui	<u>art. 3, par. 2</u>	25
<u>18°-15°</u>	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	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	50
<u>19°-16°</u>	le fait de manipuler le système d'ouverture des sorties de secours en dehors des cas justifiés	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	50
<u>20°-17°</u>	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	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	25
<u>21°-18°</u>	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	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	50
<u>22°-19°</u>	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°	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	50

	1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « <u>M</u> —matériel roulant » - « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire dans l'Union européenne, <u>tel que modifié</u> , à une autre <u>voiture</u> autrement que par les passages prévus à cet effet		
<u>23°20°</u>	le fait de se pencher en dehors des moyens de transports publics ou de rester sur les marchepieds pendant la marche	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	25
<u>24°21°</u>	le fait de ne pas museler un chien qui incommode ou met en danger son entourage	<u>art. 5, par. 1<sup>er</sup></u>	25
<u>25°22°</u>	le fait de déposer des objets sans qu'ils soient surveillés, bloqués, arrimés ou verrouillés	<u>art. 5, par. 2</u>	25
<u>26°23°</u>	le fait d'occuper les places assises avec des animaux ou objets	<u>art. 5, par. 1<sup>er</sup> et 2</u>	25
<u>27°24°</u>	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	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	25
<u>28°25°</u>	le fait <u>de</u> 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	<u>art. 3, par. 1<sup>er</sup></u>	25
<u>29°26°</u>	le fait de ne pas pouvoir présenter de titre de transport valide à la demande d'un agent de service agréé	<u>art. 4</u>	150 <sub>.</sub>

(4) (3) En cas de constatations d'infractions de manquements visées donnant lieu à une sanction administrative visée au paragraphe 3-2, les agents de service agréés, les membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire relevant du cadre policier et **les agents les fonctionnaires** de l'Administration des douanes et accises **à partir du grade de brigadier principal** 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. ».

Il est encore précisé qu'en ce qui concerne la question de la responsabilité des mineurs dans le cadre du transport scolaire, les services du ministère ont mené une analyse approfondie. Il a été constaté que certains mineurs sont à l'origine

de dégradations dans les bus scolaires, soulevant la question de la possibilité de leur infliger une sanction administrative.

Or, la loi du 2022 relative aux sanctions administratives communales précise sans ambiguïté que les mineurs ne peuvent faire l'objet de telles mesures. Une réflexion a donc été engagée sur la possibilité de transférer cette responsabilité aux parents. Toutefois, cette voie s'avère juridiquement infondée : le régime actuel ne permet pas de sanctionner administrativement les représentants légaux à la place de leurs enfants mineurs.

Cela ne signifie pas pour autant que les parents échappent à toute responsabilité. Conformément à l'article 1384 du Code civil, ils peuvent être tenus civilement responsables des dommages causés par leurs enfants. Cette responsabilité relève du droit commun et ne saurait être assimilée à une sanction administrative. En conséquence, la disposition initialement prévue à cet effet a été retirée par amendement.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) soulevé la question de savoir si, en cas de comportement inapproprié de la part d'un jeune usager, une exclusion du transport public est envisageable. À ce sujet, il convient de préciser qu'un article ultérieur du projet de loi permet effectivement l'exclusion d'un usager des transports publics pour une durée maximale d'un an. Ce mécanisme ne distingue pas entre les personnes majeures et mineures. À ce jour, aucun recours n'a été formé contre cette mesure, mais la question posée reste légitime et fera l'objet d'un suivi attentif.

Il est encore précisé que dans son avis, la Chambre des Métiers a exprimé une interrogation quant à la sélection des faits repris dans le projet, se demandant pourquoi précisément ces infractions ont été retenues, et pourquoi d'autres n'ont pas été envisagées ou davantage expliquées.

À cet égard, le représentant du ministère souligne que cette sélection repose sur une analyse fondée sur l'expérience pratique et les situations les plus fréquemment rencontrées sur le terrain. Les faits retenus correspondent ainsi à ceux qui, de manière récurrente, posent problème dans le contexte visé. Il est tout à fait concevable, en théorie, d'en imaginer d'autres, mais les services compétents estiment que le catalogue proposé présente d'ores et déjà un haut degré de complétude.

Il est par ailleurs précisé que ce catalogue peut, le cas échéant, être complété : dans l'hypothèse où de nouvelles situations problématiques viendraient à se manifester, des compléments ou ajustements pourront être apportés à l'avenir.

### **Article 8 ancien du projet de loi (article 6 nouveau)**

Cet article a trait à l'assermentation des agents de service.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, relève que le projet de loi examiné omet de préciser le statut juridique des agents de service agréés. Cette omission est problématique dans la mesure où la loi modifiée du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics, qui doit être abrogée par le nouveau texte, stipulait clairement que ces agents relevaient d'un statut de droit public. En l'absence de disposition transitoire dans le projet actuel, il en résulterait un vide juridique : les agents agréés déjà en fonction ne pourraient plus exercer leur mission sans solliciter un nouvel agrément en vertu de la

nouvelle loi. Par ailleurs, le projet prévoit que ces agents doivent suivre une formation spéciale organisée sous la responsabilité du ministre, dont le contenu et les modalités seraient fixés par règlement grand-ducal. Toutefois, le Conseil d'État rappelle que, conformément aux articles 34, 45, paragraphe 2, et 50, paragraphe 3, de la Constitution, les éléments essentiels de la formation – tels que le volume, le contenu de base et les conditions de réussite – relèvent de la compétence législative et doivent donc figurer dans la loi elle-même. Seuls les aspects détaillés peuvent être renvoyés à un règlement.

Suite à la demande du Conseil d'État, il est proposé d'ajouter la mention selon laquelle les agents de service sont bien employés sous un statut de droit public.

Ensuite, il est renvoyé au nouvel article 23 qui prévoit dorénavant une disposition transitoire pour les agents de service agréés déjà actuels employés sous le statut de droit public reconnu par la loi précitée du 19 juin 2009. Effectivement, sans une telle disposition transitoire, ces agents ne pourront plus exercer la mission qui leur a été dévolue par l'article 4 de la loi précitée du 19 juin 2009, sauf à demander un nouvel agrément en vertu de la présente loi.

Ensuite, afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, il est proposé de faire désormais figurer dans la loi les exigences minimales en matière de volume et de contenu de la formation ainsi que les conditions de réussite à ladite formation. Il n'est plus renvoyé à un règlement grand-ducal pour la formation et ses modalités.

Sur suggestion des CFL, il est encore proposé d'adapter l'ancien article 8, paragraphe 2, qui peut donner l'impression que seul le personnel d'accompagnement des trains serait agréé alors que d'autres agents, comme les chefs de surveillance, le sont également.

Cette lecture restrictive signifierait en outre que les chefs de surveillance, quand ils sont en contact avec la clientèle, ne pourraient pas invoquer les articles 269 et 276 du Code pénal.

Finalement, il est encore procédé à une adaptation de référence.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 8 du projet de loi, devenant l'article 6 nouveau, comme suit :

**« Art. 6. Agrément, Aassermentation et missions des agents de service agréés**

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

Pour être agréé, l'agent de service ~~doit accomplir~~ accomplit et réussit avec au moins la moitié des points 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.~~

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

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

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

**(4) L'agrément atteste la réussite de l'agent à la formation et mentionne notamment les informations suivantes :**

- 1° les nom et prénoms de l'agent ;**
- 2° la date de naissance ;**
- 3° la date de délivrance de l'agrément ;**
- 4° le cachet de l'organisme de formation ainsi que la signature de son responsable de formation.**

**(5) L'organisation de la formation peut être déléguée par le ministre à des organismes de formation externes.**

**(6) L'organisme de formation est tenu d'informer sans délai le ministre de l'identité de chaque agent ayant accompli avec succès la formation.**

Les frais sont à charge de l'employeur de l'agent de service.

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

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

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

**(2) (9) Seuls les Les** agents de service agréés sont chargés du contrôle des titres de transports et du respect des dispositions des articles **4 à 6 3 et 4**. ».

Concernant les agents de service, Monsieur Marc Goergen (Piraten) estime comprendre que, selon la formulation du texte, seules certaines catégories précises de salariés semblent pouvoir intervenir. Par exemple, dans le cas de la CFL, seul le conducteur de train est concerné, à l'exclusion d'agents de sociétés prestataires telles que Dussmann. De même, au sein du TICE, seuls les agents spécifiquement désignés - comme les anciens contrôleurs - sont habilités, et non n'importe quel accompagnant.

Le représentant du ministère confirme que seules les personnes directement employées par les opérateurs de transport, qu'ils soient publics ou parapublics, peuvent être agréées pour exercer de telles fonctions.

Monsieur Marc Goergen demande s'il s'agit donc des opérateurs en tant qu'entités publiques, et non des entreprises de sécurité privées agissant en sous-traitance dans le cadre d'un contrat.

Le représentant du ministère acquiesce, en précisant que cette restriction répond précisément à une préoccupation soulevée par le Conseil d'État, consistant à veiller à ce que les sociétés privées de sécurité ne puissent en aucun cas obtenir un agrément de cette nature.

### **Article 9 ancien du projet de loi (article 7 nouveau)**

Cet article règle le constat des infractions.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, remet en question la formulation actuelle du projet de loi qui exige une constatation directe des infractions par l'agent, excluant ainsi l'usage de la vidéosurveillance, pourtant prévue par le texte. Il recommande d'inclure cette possibilité et de prévoir la remise d'une copie du constat au contrevenant. Il suggère aussi de reformuler la distinction entre « écrit » et « électronique », car un écrit électronique reste un écrit. Enfin, il demande des précisions sur la remise de l'original du constat lorsqu'il est rédigé de façon électronique.

Concernant l'interrogation du Conseil d'État relative à l'alinéa 1<sup>er</sup>, il est précisé que la preuve moyennant vidéosurveillance est écartée puisque l'agent de service agréé constatera personnellement et de façon immédiate le manquement, c'est-à-dire un constat *in flagrante delicto*.

Il est également proposé de faire droit à l'avis du Conseil d'État et de reformuler le paragraphe 4.

Finalement, il est encore proposé d'insérer la précision que les observations écrites sont à présenter auprès du ministre pour donner suite au souhait de la CNPD.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 9 du projet de loi, devenant l'article 7 nouveau, comme suit :

#### **« Art. 9. 7. Constat des infractions manquements »**

(1) L'agent de service agréé constate par écrit ou par moyen électronique les infractions manquements qui font l'objet des sanctions administratives visées à l'article 7 5, paragraphe 3 2, et dont il est le témoin direct. Une copie du constat est envoyée au ministre.

(2) Le constat écrit sur support papier 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 La copie du constat est remise au contrevenant.

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

### **Article 10 ancien du projet de loi (article 8 nouveau)**

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

Dans son avis du 25 février 2025, concernant le paragraphe 3, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait qu'en prévoyant que la prescription court à partir de la date à laquelle la sommation ou la décision a été portée à la connaissance du contrevenant, on met en place deux délais différents de prescription pour la même amende administrative. Par ailleurs, s'il est visé d'instaurer une prescription pour l'amende administrative, il y a lieu de se limiter juste à cette dernière et ne pas viser de plus la prescription de la sommation qui a pour but le paiement de la même amende. Ainsi, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de reformuler ce paragraphe comme suit :

« Les amendes administratives se prescrivent par cinq ans à compter de la date à laquelle la décision d'amende administrative a été portée à la connaissance du contrevenant ».

Afin de permettre au Conseil d'État de pouvoir lever son opposition formelle, la commission parlementaire fait droit à la reformulation du paragraphe proposée par la Haute Corporation.

Monsieur Marc Goergen pose une question concernant la possibilité de recouvrer des montants dus lorsque la personne concernée réside à l'étranger. Il s'interroge sur l'efficacité du recouvrement lorsque la procédure en est déjà au stade de l'avertissement fiscal ou si l'exécution de la sanction est toujours réalisable à l'étranger.

En réponse, le représentant du ministère précise que la procédure prévue par le projet de loi intègre l'envoi de courriers et d'actes officiels adressés aux personnes concernées. En cas de difficulté à localiser une adresse à l'étranger, il conviendra d'envisager d'autres dispositifs légaux ou accords bilatéraux afin de permettre l'application des sanctions au-delà des frontières nationales. Toutefois, il est souligné que les dispositions envisagées sont alignées sur les procédures existantes, et les créances pourront, en principe, faire l'objet des mêmes mesures de recouvrement, y compris à l'étranger.

Monsieur Charles Weiler (CSV) précise que sur le plan juridique, en matière de recouvrement international, les marges de manœuvre restent limitées. En pratique, un jugement exécutoire rendu au Luxembourg est nécessaire pour engager une procédure à l'étranger. Toutefois, dans le cas de montants relativement faibles - comme ceux visés par les sanctions administratives prévues -, les coûts liés à l'exécution d'un tel jugement à l'étranger dépassent souvent le montant même l'amende.

Dans ce contexte, le représentant du ministère ajoute que l'instrument dit « *cross-border* » (recouvrement transfrontalier) présente un intérêt particulier. En effet, il permettrait aux autorités de l'État de résidence du débiteur, dans

lequel celui-ci est domicilié, de procéder elles-mêmes au recouvrement des sommes dues et d'en conserver le produit.

### **Article 11 ancien du projet de loi (article 9 nouveau)**

Cet article indique les moyens de recours en matière de décision administrative.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, critique le délai de recours de quinze jours prévu par le projet de loi, car il diffère du délai de droit commun de trois mois prévu par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Il demande de ne pas réduire ce délai, sauf si des raisons impérieuses le justifient. La Commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de prévoir un délai de trois mois.

La commission parlementaire propose d'amender l'article 11 du projet de loi, devenant l'article 9 nouveau, comme suit :

#### **« Art. ~~11.~~ 9. Recours**

~~Contre toute sanction prononcée en vertu du présent chapitre, un recours est ouvert~~ Les décisions prévues au présent chapitre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le ~~le~~ Tribunal administratif qui statue comme juge du fond.

Ce recours ~~doit être~~ est introduit dans un délai de **quinze jours trois mois** à partir de la notification à la personne ou de la remise directe à la personne. ».

### **Article 12 ancien du projet de loi (article 10 nouveau)**

Cet article a trait au rappel à l'ordre.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, estime que le rappel à l'ordre prévu par le projet de loi n'est pas une alternative à la sanction administrative, mais une mesure complémentaire. Les agents doivent donc appliquer les sanctions prévues lorsqu'un manquement est constaté.

La Commission décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et d'adapter l'article par voie d'amendement dans ce sens.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 12 du projet de loi, devenant l'article 10 nouveau, comme suit :

#### **« Art. ~~12.~~ 10. Rappel à l'ordre**

Les agents de service et les agents de service agréés ~~peuvent rappeler~~ **rappellent** aux usagers l'obligation de respecter les prescriptions légales **lorsqu'ils constatent un manquement sanctionnable**.

**En cas de non-respect du rappel à l'ordre, les agents de service agréés procèdent aux mesures prévues au chapitre 3.** ».

### **Article 13 ancien du projet de loi (article 11 nouveau)**

L'article traite de l'injonction de quitter les transports publics.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, renvoie, à l'endroit du paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéas 2 et 3, en ce qui concerne les références aux membres de la Police grand-ducale relevant du cadre policier et aux agents de l'Administration des douanes et accises, à ses observations faites sous l'article 7, paragraphe 4, liées à la définition des carrières exactes qui sont visées et renouvelle son opposition formelle.

Afin de faire droit à l'avis du Conseil d'État, il est proposé de compléter la disposition existante en prévoyant qu'il s'agit de membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et de fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal. Il est également proposé d'adapter les références à la nouvelle numérotation.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 13 du projet de loi, devenant l'article 11 nouveau, comme suit :

**« Art. ~~13.~~ 11. 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 ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire~~ et les ~~agents fonctionnaires~~ de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent également enjoindre aux usagers qui contreviennent aux rappels prévus à l'article ~~12 10.~~ 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 ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal ~~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 12.~~ prononcée à son égard, est expulsée des transports publics conformément aux dispositions du présent article. ».

**Article 14 ancien du projet de loi (article 12 nouveau)**

Cet article concerne l'interdiction d'accès et de séjour dans les transports publics

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, recommande de préciser que l'interdiction d'accès aux transports publics vise les usagers ayant enfreint les règles du chapitre 3, comme dans la loi précitée du 19 juin 2009. Il suggère aussi de modifier les paragraphes 2 et 3 pour garantir que les explications de

l'utilisateur soient entendues avant la décision du ministre. Enfin, il propose d'utiliser le terme juridique correct « signifier » au lieu de « notifier » lorsqu'il s'agit d'une décision transmise par huissier.

La Commission fait droit à la suggestion du Conseil d'État.

Au vu des observations du Conseil d'État, la Commission propose de revoir les paragraphes 2 et 3 afin que les explications de l'utilisateur soient recueillies comme le propose le Conseil d'État avant la prise de décision motivée du ministre.

Il est également fait droit aux observations du Conseil d'État concernant le terme « notifier ».

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 14 du projet de loi, devenant l'article 12 nouveau, comme suit :

« **Art. ~~14.~~ 12. 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.

**L'interdiction d'accès s'applique aux usagers ayant commis des manquements aux prescriptions du chapitre 3.**

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

(3) La décision **d'interdiction** est prise par le ministre après réception des explications de l'utilisateur. Elle est **motivée et** notifiée à l'utilisateur par lettre recommandée. En cas de non-retrait de celle-ci par l'utilisateur, la décision est ~~notifiée~~ signifiée 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 ~~le~~ Tribunal administratif. Elle est exécutoire à partir du jour de la notification. ».

**Article 15 ancien du projet de loi (article 13 nouveau)**

L'article en question concerne 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.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, rappelle son opposition formelle quant à l'imprécision sur les catégories de policiers et douaniers visés. Il critique également le manque de clarté des renvois aux articles 13 et 14 et exige une reformulation explicite des infractions punies d'amendes. Il recommande de remplacer le terme « taxe » par « avertissement taxé » pour plus de lisibilité et de préciser que ces avertissements peuvent être utilisés dans les cas visés au paragraphe 1<sup>er</sup>. Il demande aussi la suppression de la colonne « référence aux articles », jugée inutile. Enfin, il alerte sur le risque de confusion

entre avertissement taxé et sanction pénale et préconise de spécifier un minimum d'amende pour chaque catégorie

La Commission décide de faire droit à toutes les observations du Conseil d'État.

Il est notamment fait droit à la demande de la Haute Corporation visant à compléter la disposition existante afin de lever l'imprécision concernant les catégories de policiers et de douaniers visés.

En outre, comme préconisé par la Haute Corporation, la Commission décide de modifier l'articulation entre les dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> et celles du paragraphe 2 en précisant que des avertissements taxés peuvent être décernés, dans les cas visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, tout en désignant les membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, à partir du grade de brigadier principal, comme agents habilités à les délivrer.

À la demande du Conseil d'État, la colonne « référence aux articles » est supprimée.

En outre, il est proposé de suivre le souhait du Conseil d'État de déterminer un montant minimal qui est différent du plancher de l'amende. Le montant minimal est dorénavant fixé à 25 euros.

Il est encore procédé à une adaptation des références.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 15 du projet de loi, devenant l'article 13 nouveau, comme suit :

« **Art. ~~15.~~ 13. Infractions Sanctions pénales 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 ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et les agents fonctionnaires** de l'Administration des douanes et accises **à partir du grade de brigadier principal.**

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

- 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~~ 11, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 3;
- 2° le non-respect de l'interdiction d'entrer à nouveau dans un moyen de transports publics et dans une infrastructure de transports publics endéans un délai de deux heures, prévue à l'article ~~13~~ 11, paragraphe 2 ;
- 3° le non-respect de l'interdiction prévue à l'article ~~14~~ 12.

(2) Les montants de ~~la taxe~~ l'avertissement taxé à percevoir **peuvent être décernés par les membres de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, dans les cas visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, et** sont fixés comme suit :

Nature de l'infraction	<del>Référence aux</del> <u>articles</u>	Montant de <del>taxe</del> l'avertissement taxé en euro:
------------------------	---	---

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 <del>13-11</del>	<u>art. 13, par. 1<sup>er</sup></u>	<del>24 25</del>
2°	le non-respect de l'interdiction d'entrer à nouveau endéans les deux heures <u>conformément à l'article 11</u>	<u>art. 13, par. 2</u>	49
3°	le non-respect de l'interdiction prévue à l'article <del>14 12</del>	<u>art. 14</u>	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 l'avertissement taxé~~ ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans un délai de 45 quarante-cinq 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 dix-huit 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 l'avertissement taxé.

Le paiement de ~~la taxe l'avertissement taxé~~ dans un délai de 45 quarante-cinq jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus ~~à l'alinéa précédent~~ à l'alinéa 2, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque ~~la taxe l'avertissement taxé~~ a été réglée après le délai prévu, ~~elle il~~ est remboursée en cas d'acquiescement, et ~~elle il~~ 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 l'avertissement taxé ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

A défaut de paiement dans le délai de 45 quarante-cinq jours, l'avertissement taxé est remplacé par une amende forfaitaire, conformément à l'article ~~20 18~~. ».

### **Article 16 ancien du projet de loi (article 14 nouveau)**

Cet article règle les modalités de paiement.

Cet article n'appelle d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Notamment au paragraphe 2, alinéa 2, deuxième phrase, le Conseil d'État signale que les textes normatifs sont en principe rédigés au présent et non au futur. Ainsi, il convient de remplacer le terme « acquittera » par le terme

« acquitte ». Par analogie, cette observation vaut également pour les articles 17, alinéa 2, deuxième phrase, et 18, paragraphe 5. Par ailleurs, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu d'écrire « au bureau de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises » et « au nom de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises ».

#### **Article 17 ancien du projet de loi (article 15 nouveau)**

Cette disposition est prise par analogie à celles du Code de la route.

Cet article n'appelle d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

En effet, le Conseil d'État signale qu'il n'est pas obligatoire de munir les articles d'un intitulé. Cependant, s'il y est recouru, chaque article du dispositif doit être muni d'un intitulé propre. Ainsi, il convient d'ajouter un intitulé à l'article sous examen. Cette observation vaut également pour les articles 18 et 19. À l'alinéa 3, les termes « à Luxembourg » sont à remplacer par les termes « au Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission parlementaire procède également à une adaptation de référence.

#### **Article 18 ancien du projet de loi (article 16 nouveau)**

Cette disposition est également prise par analogie à celles du Code de la route.

Cet article n'appelle d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

En effet, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, la virgule après le terme « contrevenant » est à omettre. Au paragraphe 2, le Conseil d'État signale que les administrations sont désignées par leur dénomination officielle. Il y a donc lieu d'écrire « Administration des douanes et des accises ». Cette observation vaut également pour les paragraphes 3 et 4, alinéa 2, ainsi que pour l'article 19, alinéa 1<sup>er</sup>. Au paragraphe 4, alinéa 2, la virgule après les termes « y relatives » est à omettre d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire procède également à une adaptation de référence.

#### **Article 19 ancien du projet de loi (article 17 nouveau)**

Cette disposition est également prise par analogie à celles du Code de la route.

Cet article n'appelle d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

En effet, à l'alinéa 2, première phrase, le Conseil d'État relève qu'il n'est pas de mise de procéder à la rédaction de phrases scindées par un point-virgule. Mieux vaut recourir à la rédaction de deux phrases distinctes séparées par un point final.

La commission parlementaire procède également à une adaptation de référence.

### **Article 20 ancien du projet de loi (article 18 nouveau)**

Cet article a trait à l'amende forfaitaire

Cet article n'appelle d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Le Conseil d'État relève notamment qu'il y a lieu d'ajouter un point après l'indication du numéro d'article, pour écrire « Art. 20. ».

### **Article 21 ancien du projet de loi (article 19 nouveau)**

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.

Il est précisé que le Conseil d'État n'a émis aucune observation particulière. En revanche, la Commission nationale pour la protection des données a formulé plusieurs remarques dans son avis auxquelles il a été donné suite.

Il a ainsi été précisé que l'objectif de la mesure n'est pas de permettre l'engagement de poursuites pénales, mais bien de garantir une surveillance générale dans le cadre de la sécurité dans les transports publics. Par conséquent, il est proposé de supprimer la disposition « de permettre la poursuite d'infractions pénales et des infractions contre les dispositions de la présente loi ; » afin de lever toute ambiguïté quant à la finalité du dispositif.

Par ailleurs, il est proposé d'insérer un paragraphe 2 à cet article prévoyant que l'ensemble des moyens et infrastructures de transport public - y compris les bus, trains et tramways - doivent être équipés d'un dispositif de vidéosurveillance.

Monsieur Marc Goergen souhaite obtenir des précisions quant au mode de fonctionnement du système de vidéosurveillance prévu dans les transports publics. Il demande s'il s'agit d'un dispositif de surveillance en temps réel, comparable à celui utilisé dans certaines gares de la CFL, où des agents peuvent regarder/visionner les images en direct et intervenir immédiatement en cas d'infraction, ou si le système se limite à un enregistrement des images, permettant uniquement une consultation a posteriori en cas d'incident signalé.

En réponse, le représentant du ministère précise que le dispositif envisagé combine les deux approches. Il permet à la fois l'enregistrement des images

sur un serveur pour une consultation ultérieure, et, dans certaines circonstances, une surveillance en direct. Toutefois, il souligne qu'au vu du nombre élevé de bus, trains et tramways circulant quotidiennement, une surveillance en continu et en temps réel de l'ensemble du réseau est matériellement irréalisable. Cela étant, en cas de flagrant délit détecté en direct, une réaction immédiate des agents reste requise.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 21 du projet de loi, devenant l'article 19 nouveau, comme suit :

« **Art. ~~21~~, 19. 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°~~ ~~3°~~ de détecter et d'identifier les comportements **potentiellement suspects ou** dangereux, susceptibles de provoquer des accidents et des incidents ;
- ~~5°~~ ~~4°~~ de permettre aux autorités compétentes et aux opérateurs de prendre les mesures appropriées et nécessaires en cas d'accidents et d'incidents ;
- ~~6°~~ ~~5°~~ de prévenir, de constater et de réprimer les dégâts à l'infrastructure, ~~les aux~~ installations et ~~les aux~~ moyens de transports publics ;
- ~~7° de dissuader les malfaiteurs potentiels.~~

**(2) Tous les moyens et infrastructures de transports publics sont équipés d'un dispositif de vidéosurveillance, dans le respect des finalités énumérées au présent article et conformément aux dispositions prévues à l'article 20.** ».

**Article 22 ancien du projet de loi (article 20 nouveau)**

Cet article concerne la protection et l'information des personnes concernées.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, a émis un avis conjoint sur les articles 22 et 23 du projet de loi.

Il renouvelle son opposition formelle concernant l'absence de précision sur le responsable du traitement des données personnelles. Il estime que la vidéosurveillance ne peut être utilisée à des fins disciplinaires contre un conducteur que si les faits se sont déroulés dans des lieux accessibles au public, l'espace conducteur étant exclu. De plus, il critique l'article 23 pour son manque de clarté sur les personnes autorisées à accéder aux enregistrements, exigeant soit une clarification, soit la suppression de cette disposition pour éviter une insécurité juridique.

Afin de faire droit à l'avis du Conseil d'État, il est proposé de définir comme responsable du traitement l'opérateur de transports publics. Il est proposé d'indiquer la procédure et la forme que doit prendre la demande d'installation d'un dispositif de vidéosurveillance à adresser au ministre par l'opérateur.

La CNPD a exprimé dans son avis un souci d'atteinte à la vie privée des personnes dans le cadre des caméras sur les véhicules en exprimant son souhait d'exclure la reconnaissance faciale. Il est donc proposé d'ajouter un alinéa excluant toute atteinte à la vie privée de la personne avec exclusion de la reconnaissance faciale.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 22 du projet de loi, devenant l'article 20 nouveau, comme suit :

« Art. ~~22~~. 20. Protection et information des personnes concernées

**(1) Les opérateurs qui mettent en œuvre les traitements effectués sous le présent chapitre ont la qualité de responsable de traitement dans leur domaine respectif au sens du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), ci-après « RGPD ».**

**L'installation du dispositif de vidéosurveillance, par installation de caméras à bord et à l'extérieur des moyens de transports publics, ainsi que dans les infrastructures de transports publics sur les quais, les arrêts et les gares, est subordonnée à une autorisation préalable délivrée par le ministre.**

**La demande d'autorisation comporte les éléments suivants :**

**1° les informations d'identification de l'opérateur : dénomination, adresse du siège, nom et coordonnées de la personne de contact désignée ;**

**2° les finalités de l'installation ;**

**3° la description du système de vidéosurveillance indiquant :**

**a) le nombre de caméras ;**

**b) l'emplacement précis de chaque caméra ;**

**c) l'orientation et champ de vision de chaque caméra ;**

**d) le type de caméras ;**

**e) le périmètre filmé et zones exclues ;**

**f) les dates et heures de fonctionnement ;**

**4° les modalités de fonctionnement :**

**a) les personnes ayant accès aux images ;**

**b) les modalités de consultation ;**

**c) la durée de conservation des images ;**

**d) les mesures de sécurité.**

**La demande est introduite par écrit auprès du ministre, accompagnée du dossier complet tel que défini au présent article. Elle est transmise par voie postale ou électronique. Un accusé de réception est délivré à l'opérateur dès réception de sa demande.**

**Le ministre statue sur la demande dans un délai de trente jours à compter de la réception d'un dossier complet. Ce délai est suspendu pendant la période nécessaire à la fourniture d'informations complémentaires par l'opérateur.**

**Le ministre notifie l'avis positif aux services de la Police grand-ducale, ainsi que toute modification apportée au dispositif de surveillance par caméras mis en place en exécution de la décision visée à l'alinéa 3.**

**En cas d'avis négatif suite à la demande d'installation de caméras de surveillance, cet avis est dûment motivé par le ministre.**

**Les opérateurs de transports publics tiennent un registre reprenant les activités de traitement d'images de caméras de surveillance mises en œuvre sous sa responsabilité.**

~~(1)~~ (2) Le système de vidéosurveillance est réalisé de telle sorte qu'il ne visualise pas l'intérieur des lieux non accessibles au public ni, de façon spécifique, leurs entrées.

Si la configuration des lieux ~~est telle que conduit~~ le système de vidéosurveillance ~~visualise à visualiser~~, 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 **sont mis en œuvre.**

**Le système de surveillance ne fournit ni des images qui portent atteinte à l'intimité d'une personne, ni vise à recueillir des informations relatives aux opinions philosophiques, religieuses, politiques ou syndicales, à l'origine ethnique ou sociale, à la vie sexuelle ou à l'état de santé. Le recours à des techniques de reconnaissance faciale est exclu.**

~~(2)~~ (3) **L'information des personnes concernées comprend les informations prévues au chapitre III, section 2, du RGPD. Elle est délivrée par voie d'affiches ou de panneaux aux entrées des gares, des quais et arrêts et à l'entrée des moyens de transports publics.**

**Les droits de la personne concernée prévus aux articles 12 à 22 du RGPD peuvent faire l'objet de restrictions dans le cas où les données à caractère personnel visées par le présent chapitre sont traitées par un véhicule en mouvement.**

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. ».

### **Article 23 ancien du projet de loi (article 21 nouveau)**

L'article sous rubrique fixe la durée de conservation des données.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, a émis un avis conjoint sur les articles 22 et 23 du projet de loi.

Le Conseil d'État formule une opposition formelle concernant l'article 23, qui traite de la conservation des enregistrements de vidéosurveillance, notamment dans le cadre de procédures disciplinaires. Il rappelle que la surveillance ne doit pas concerner les zones non accessibles au public, comme l'espace réservé au conducteur, sauf si les faits reprochés se sont déroulés dans un lieu public. Par ailleurs, le Conseil d'État critique l'imprécision de la disposition qui mentionne que seules des personnes « autorisées » peuvent accéder aux enregistrements, sans préciser qui donne cette autorisation ni selon quelles modalités. Il demande donc de clarifier ce point ou de supprimer la phrase concernée, en se référant au RGPD qui encadre déjà ce type d'accès.

Il est proposé de supprimer les termes « administrative ou disciplinaire » suite aux avis de la Chambre des Salariés et du Conseil d'État sur la proportionnalité

de la vidéosurveillance sur le lieu de travail. L'article 20 (article 22 initial) exclut la vidéosurveillance dans les lieux non accessibles au public (conducteurs). Le terme « administrative » suggère de rechercher également tout manquement qui est puni d'une amende administrative.

Concernant l'adaptation de la durée de conservation des données, la CNPD suggère une durée de conservation de huit jours qui est manifestement trop courte. La Police grand-ducale dispose de vingt-huit jours pour les images caméras-piétons. Il est suggéré de s'aligner aux réglementations belge et française qui ont institué une durée de conservation d'un mois.

Il est également fait droit aux observations du Conseil d'État concernant la deuxième phrase de l'article 23 qu'il est proposé de supprimer, afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) souhaite obtenir des précisions quant à la durée de conservation des images issues de la vidéosurveillance. Il demande si la limite fixée à un mois constitue une règle générale ou si, dans certains cas, les données peuvent être conservées plus longtemps, compte tenu d'éventuelles particularités techniques ou juridiques.

Le représentant du ministère indique que, jusqu'à présent, la durée de conservation varie selon les types de transport : elle est par exemple d'environ 28 jours pour les trains et de 11 jours pour les bus, en fonction de la capacité de stockage des dispositifs techniques. Désormais, une harmonisation est prévue, fixant la durée de conservation des images à 30 jours pour l'ensemble des moyens de transport public.

Il est toutefois précisé que, dans le cas où la police sollicite l'accès à ces enregistrements dans ce délai de 30 jours, les données concernées peuvent être conservées au-delà de cette limite, pour toute la durée nécessaire au bon déroulement de la procédure en cours.

Concernant la durée de conservation des données issues de la vidéosurveillance dans les transports publics, Monsieur Yves Cruchten soulève encore la question d'une éventuelle disparité entre les systèmes en place, évoquant par exemple le dispositif Visupol et s'interrogeant sur la possibilité que certaines données puissent être conservées jusqu'à six mois dans d'autres contextes. Il est d'avis qu'une réflexion plus large sur cette question est nécessaire à l'avenir.

Monsieur Marc Goergen, quant à lui, demande si la limitation à un mois résulte d'une concertation préalable avec la Police grand-ducale. Il évoque d'autres systèmes de vidéosurveillance qui, tout en limitant l'accès aux images après un mois, permettent néanmoins une conservation prolongée des données, dans le seul but de répondre à une réquisition éventuelle de la police - notamment dans les cas où des faits ne sont découverts qu'au-delà du délai initial.

Le représentant du ministère répond que, jusqu'à présent, aucun système de transport public au Luxembourg ne permet une conservation excédant les 28 à 30 jours. Il précise que la police a été informée de cette durée maximale et l'a jugée suffisante, dans la mesure où une plainte ou un signalement intervenant dans ce délai permet le gel et la conservation des images concernées. Il ajoute qu'une amélioration significative a déjà été apportée, la

durée de conservation étant désormais uniforme i.e. de 30 jours - contre parfois seulement 8 ou 11 jours auparavant - ce qui offre une marge de manœuvre suffisante pour initier une procédure avant l'effacement automatique des enregistrements.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 23 du projet de loi, devenant l'article 21 nouveau, comme suit :

« **Art. ~~23.~~ 21. Enregistrement des données**

Sous réserve de l'article ~~22~~ 20, 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 un~~ mois. ~~L'accès aux enregistrements est limité aux personnes autorisées.~~ ».

**Article 24 ancien du projet de loi (article 22 nouveau)**

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 aux dispositions du RGPD.

Le Conseil d'État, dans son avis du 25 février 2025, renvoie à son opposition formelle émise à l'endroit des considérations générales quant au responsable du traitement des données à caractère personnel. Il relève plusieurs erreurs de renvoi dans l'article : d'une part, le renvoi au chapitre 6 (vidéosurveillance) est inapproprié pour les infractions visées et devrait être remplacé par un renvoi au chapitre 3. D'autre part, il critique l'autorisation donnée aux simples agents de service de collecter des données personnelles, sans justification claire de cette nécessité. Enfin, le Conseil d'État demande de corriger le dernier alinéa : les échanges de données devraient viser les chapitres 3 et 4 (et non 4, 6 et 7), puisque les chapitres 6 et 7 ne traitent pas d'infractions.

La Commission décide de faire droit à toutes les remarques relatives aux erreurs de renvoi. Concernant la critique du Conseil d'État pour ce qui est de l'absence d'explications quant à l'habilitation de collecter des données personnelles par des « agents de service », il est proposé de viser concrètement les agents de service agréés.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article 24 du projet de loi, devenant l'article 22 nouveau, comme suit :

« **Art. ~~24.~~ 22. Traitement des données à caractère personnel**

**(1)** 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 ou un manquement punie punis d'une des mesures ou sanctions des chapitres ~~5 et 6~~ 3 à 5.

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

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

**(3)** Les données à caractère personnel visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, 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.

**(4)** 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 3 et 4, ~~6 et 7~~. ».

### **Article 23 - nouveau**

Un nouvel article 23 est ajouté concernant la disposition transitoire.

Pour faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant l'article 8 initial, la commission parlementaire propose d'insérer une disposition transitoire pour les agents de service agréés existants pour lesquels un vide juridique se présenterait avec l'abrogation de la loi précitée du 19 juin 2009 instituant ce statut.

La commission parlementaire propose par conséquent d'ajouter un article 23 nouveau, libellé comme suit :

#### **« Art. 23. Disposition transitoire**

**Les agréments décernés par le ministre en vertu de l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables.** ».

### **Article 25 ancien du projet de loi (article 24 nouveau)**

L'article énonce les lois qui subissent des modifications du code pénal.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 25 février 2025, ni de la part de la commission parlementaire.

Quant à la forme, le Conseil d'État propose de restructurer et de reformuler l'article.

La commission parlementaire décide de suivre la Haute Corporation.

### **Article 25 du projet de loi**

L'article concerne la modification de la loi du 5 février 2021 sur les transports publics.

### **Article 26 du projet de loi**

L'article est consacré aux dispositions abrogatoires.

Au point 2°, le Conseil d'État signale qu'étant donné que les modifications n'ont vocation à exister que par rapport au texte originel qu'elles affectent, seuls les actes comportant des dispositions autonomes sont susceptibles d'être abrogés. Il est dès lors superfétatoire, voire erroné, d'abroger les lois modificatives. Subsidiairement, le Conseil d'État signale que la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics a déjà fait l'objet d'une

abrogation formelle antérieure. En outre, la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est abrogée par le point 1° de l'article sous revue. Le point 2° est dès lors sans objet et à supprimer et la teneur suivante est à conférer à l'article sous examen : « Art. 26. Disposition abrogatoire La loi modifiée du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est abrogée ».

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'Etat.

### **Article 27 du projet de loi**

Cet article détermine l'intitulé de citation.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 25 février 2025, ni de la part de la commission parlementaire.

Quant à la forme, le Conseil d'État estime que l'intitulé de l'article sous examen est à reformuler comme suit : « Intitulé de citation ». Le terme « Loi » après les guillemets ouvrants est à écrire avec une lettre initiale minuscule. Par ailleurs, la date relative à l'acte en question fait défaut. Une fois que celle-ci est connue, elle devra être insérée à l'endroit pertinent.

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

### **Article 28 du projet de loi - supprimé**

Il s'agit de la disposition obligatoire de publication.

L'article sous examen n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 25 février 2025, ni de la part de la commission parlementaire.

Quant à la forme, le Conseil d'État estime que la formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription. Par conséquent, l'article sous revue est à supprimer. Subsidiairement, la formule de promulgation ne doit pas faire l'objet d'un article.

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'État et de supprimer cet article.

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

## **2. 8494 Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire**

À titre liminaire, Monsieur Gusty Graas est désigné rapporteur du projet de loi.

Madame la Ministre procède ensuite à une brève présentation du projet de loi, avant qu'il ne soit procédé à la présentation PowerPoint.

Dans son introduction, Madame la Ministre rappelle qu'un contrat de service rail, adopté sous son prédécesseur, avait porté sur l'acquisition de matériel roulant, à savoir des trains. Ce contrat représentait un montant de 7 milliards d'euros, couvrant la période 2025 à 2039.

Le présent projet concerne un autre volet essentiel : les infrastructures ferroviaires et leur entretien. Il s'agit ici d'un projet de loi de financement, élaboré en concertation avec la Direction du Contrôle financier. Le montant global prévu s'élève à 4,77 milliards d'euros. Le contrat de gestion actuellement en vigueur arrivera à échéance à la fin de cette année. Celui-ci a jusqu'à présent été encadré par règlement grand-ducal ; il est désormais opté pour un cadre légal via une loi de financement.

Ce financement sera assuré via le Fonds du Rail, lui-même alimenté par le budget de l'État. Il vise à couvrir la gestion quotidienne et l'entretien du réseau ferroviaire national. Le budget prévisionnel intègre une hausse annuelle moyenne des coûts d'entretien de 3,28 %, principalement en raison de l'extension continue des infrastructures, de l'augmentation du trafic ferroviaire, et du besoin croissant d'entretien des bâtiments et quais.

Il est procédé dans un second temps à la présentation PowerPoint, annexée à la présente, pour le détail de laquelle il y a lieu de s'y référer.

Il est rappelé qu'il est important de distinguer les différents volets du système ferroviaire luxembourgeois : d'un côté, l'entreprise ferroviaire, objet du précédent contrat de service rail (concernant les trains et le matériel roulant, voté il y a deux ans) et, de l'autre côté, le gestionnaire d'infrastructure, qui est le sujet du présent contrat de gestion, dont le financement est ici encadré par un projet de loi.

Ce contrat couvre l'ensemble des tâches liées à la maintenance des infrastructures ferroviaires ainsi qu'à la gestion du trafic quotidien, comprenant notamment le personnel dans les postes d'aiguillage, sur les quais et sur les voies.

Le contrat actuel arrivant à échéance à la fin de l'année 2025, il convient d'adopter un nouveau contrat de gestion à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, pour une durée de 15 ans, jusqu'en 2040.

Le Contrôle financier de l'État a recommandé d'adopter un texte législatif spécifique afin de garantir une vision claire et une autorisation législative explicite sur l'engagement de dépenses pluriannuelles à hauteur de 4,77 milliards d'euros. Cette démarche vise à renforcer la transparence et la prévisibilité budgétaire de l'État, dans le contexte d'un patrimoine ferroviaire en constante croissance.

Ce montant n'inclut pas les investissements lourds en infrastructures, qui font l'objet d'autorisations spécifiques, souvent soumises au vote de la Chambre lorsqu'ils dépassent certains seuils (30 ou 60 millions d'euros). Le présent texte ne concerne donc que la maintenance et la gestion opérationnelle.

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

À une question de Monsieur André Bauler (DP), il est répondu qu'une régaleuse est une machine utilisée sur les voies de chemin de fer, juste après qu'une autre machine, appelée bourreuse, a travaillé. La bourreuse soulève les rails et tasse le ballast (les cailloux sous les rails) pour bien les stabiliser. Ensuite, la régaleuse passe pour remettre le ballast en ordre.

Monsieur Meris Sehovic (déi gréng) remercie la Présidente et les intervenants pour les explications. Il rappelle que le contrat ferroviaire de la législature précédente était le projet de loi le plus coûteux de l'histoire de la Chambre, et que celui actuellement discuté est le deuxième plus coûteux. Il souligne cependant que ces investissements sont indispensables, ce qui justifie le soutien de son groupe parlementaire au projet.

Il note que l'évolution des effectifs du gestionnaire d'infrastructure est directement liée au financement par le Fonds du rail.

Il pose alors une question relative aux difficultés de recrutement de personnel qualifié, un problème déjà constaté dans d'autres secteurs. Il demande si ce problème se pose également pour les fonctions concernées par ce contrat et ce qui est prévu pour attirer et recruter les bons profils pour assurer la gestion et l'entretien de cette infrastructure critique.

Le représentant du ministère confirme qu'il existe en effet des difficultés de recrutement dans certains métiers du secteur ferroviaire, notamment en raison de la concurrence avec la fonction publique, souvent plus attractive.

Pour faire face à cela, la CFL a mis en place des mesures concrètes : certaines carrières ont été rendues plus attrayantes, notamment au niveau des rémunérations les plus basses, grâce à l'introduction de primes. Ces ajustements ont été faits sans faire exploser le budget et en concertation avec les syndicats.

De plus, la CFL a également ouvert davantage de postes aux frontaliers, notamment pour les postes de conducteurs de train. Ainsi, la maîtrise du luxembourgeois n'est plus exigée immédiatement, à condition que les candidats parlent le français ou l'allemand, ou s'engagent à l'apprendre. Pendant leur période d'essai, ils doivent atteindre un certain niveau de compétence linguistique. Ceux qui y parviennent peuvent ensuite intégrer pleinement la CFL.

Monsieur Emile Eicher (CSV) souligne que, comme le montre la guerre en Ukraine, les chemins de fer jouent un rôle essentiel pour la défense d'un pays. Il demande donc si certaines des dépenses prévues dans le cadre de ce projet ferroviaire pourraient être comptabilisées dans l'effort de défense national.

Madame la Ministre répond que le sujet est effectivement en cours d'examen et qu'une réunion sur ce point est prévue lundi. Elle explique que certaines de ces dépenses pourraient entrer dans le cadre de la résilience des infrastructures, ce qui concerne le 1,5 % du PIB dédié à la défense, même si cela ne concerne pas directement l'achat d'armes. D'autres éléments touchent à la mobilité militaire, c'est-à-dire la capacité à transporter du matériel militaire efficacement, en coordination avec les pays voisins.

Elle précise que le gouvernement travaille actuellement à identifier quelles dépenses peuvent être déclarées comme relevant de la défense. Ce sera

ensuite à l'OTAN de valider ou non ces déclarations. Elle conclut en soulignant que les critères ont récemment été élargis, ce qui facilite la prise en compte d'investissements dans la résilience des infrastructures.

Monsieur André Bauler rebondit sur la question de Monsieur Emile Eicher, qu'il juge très pertinente. Il souligne l'importance de pouvoir faire reconnaître certaines dépenses (comme en matière de voirie) dans l'effort de défense, notamment en lien avec les infrastructures ferroviaires.

Il demande si le gouvernement a déjà identifié les lignes ferroviaires qui jouent un rôle stratégique en cas de crise militaire. Par exemple, il s'interroge sur la faisabilité logistique de faire transiter du matériel lourd par le tunnel des Ardennes, et pense que d'autres lignes seraient peut-être plus adaptées.

Monsieur Marc Goergen appuie cette idée et évoque une ligne particulière vers Sanem, utilisée presque exclusivement à des fins militaires (proche de la plateforme WSA). Il demande si cette ligne est déjà intégrée dans les dépenses de défense, et si elle est financée via le Fonds du rail, malgré le fait qu'elle n'appartienne pas directement à la CFL.

Madame la Ministre précise que cette ligne est un embranchement particulier, c'est-à-dire qu'elle a été construite par l'utilisateur final (le client) mais entretenue par la CFL via un contrat dédié.

Elle est très simple du point de vue technique : pas de signalisation, pas d'électrification, et la circulation s'y fait à très basse vitesse (en marche à vue, à une vitesse maximale de 10 km/h).

L'investissement et l'entretien sont deux choses distinctes : l'entretien ne peut pas automatiquement être comptabilisé dans l'effort de défense. L'investissement, lui, peut être partiellement reconnu comme relevant de la défense, à condition que l'infrastructure ait un usage « dual » (civil et militaire).

À Bettembourg une plateforme fret pourrait, dans ce cadre, justifier un cofinancement via les fonds liés à la défense, à condition que la Commission européenne valide son double usage.

Monsieur Marc Goergen insiste sur le fait que l'entretien devrait aussi être pris en considération, car une infrastructure inutilisable à cause d'un manque d'entretien ne servirait à rien en cas de conflit.

Madame la Ministre confirme que cette question est prise très au sérieux et que le gouvernement travaille actuellement à faire reconnaître certaines dépenses, y compris d'entretien, comme partie intégrante des 1,5 % du PIB liés à la défense.

Elle conclut en affirmant qu'il est logique d'inclure l'entretien des infrastructures essentielles à la résilience nationale. Cela devra être harmonisé dans tous les pays membres de l'OTAN pour éviter des traitements inéquitables.

Monsieur Meris Sehovic pose une question complémentaire à celle de Monsieur Marc Goergen, mais en se détachant de l'approche strictement militaire. Il souhaite savoir si l'entretien du réseau ferroviaire non public, exploité par des entreprises privées telles qu'ArcelorMittal ou encore le Port

de Mertert tombe également sous le régime du contrat global de maintenance géré par l'État.

Le représentant du Ministère précise que, dans le cas des embranchements particuliers – c'est-à-dire les portions de voie ferrée privées raccordées au réseau national –, l'investissement initial pour leur création est entièrement à la charge de l'entreprise concernée. En revanche, l'entretien de ces lignes peut être assuré par la CFL, notamment dans les cas où l'entreprise utilisatrice ne dispose ni des compétences techniques ni du matériel ferroviaire adéquat. Cet entretien est alors intégré dans le contrat de maintenance établi entre l'État et la CFL. Cela permet d'assurer un niveau de sécurité et de fonctionnement minimal, même pour ces infrastructures privées.

Concernant le Port de Mertert, la situation est légèrement différente puisque l'infrastructure ferroviaire appartient intégralement à l'État. De ce fait, l'entretien est automatiquement pris en charge dans le cadre du contrat de maintenance global, sans qu'il y ait de participation financière directe supplémentaire du port pour cet aspect.

Monsieur Meris Sehovic demande si ces prestations d'entretien sont refacturées aux entreprises concernées.

Le représentant du Ministère précise que ce n'est pas le cas : il ne s'agit pas d'une aide d'État, car les entreprises payent déjà pour l'acheminement des trains jusqu'à leurs installations. Ce service est donc compensé par ces paiements. Toutefois, si des travaux de rénovation importants deviennent nécessaires après un certain temps (par exemple, un renouvellement complet de l'infrastructure), les coûts de ces investissements restent à la charge des entreprises propriétaires des embranchements.

Il est également précisé que ces embranchements sont généralement peu sollicités, avec des vitesses de circulation très réduites, sans signalisation complexe ni mécanismes automatisés. L'entretien y est donc limité et souvent réalisé de manière manuelle, ce qui minimise les coûts pour l'État.

En résumé, l'entretien régulier et de faible ampleur de ces lignes privées est intégré au contrat de maintenance public, sans que cela ne constitue une aide d'État, tandis que les investissements importants restent à la charge des entreprises utilisatrices.

La commission parlementaire procède ensuite à l'examen des articles, ainsi que de l'avis du Conseil d'État :

#### Article 1<sup>er</sup>

Cet article autorise le Gouvernement à financer les frais de la gestion du réseau ferré national qui est confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Le contrat en question est conclu pour une période maximale de 15 ans allant du 1<sup>er</sup> janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2040.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis du 13 mai 2025, ni de la part de la commission parlementaire.

#### Article 2

Cet article prévoit que le montant total du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire s'élève à 4 770 000 000 € HTVA pour la gestion courante du réseau comprenant l'exploitation des postes directeurs et des autres organes permettant la circulation des trains, ainsi que la maintenance du réseau ferré national.

Quant au fond, cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis du 13 mai 2025, ni de la part de la commission parlementaire.

Quant à la forme, le Conseil d'État note qu'à l'alinéa 2, il y a lieu d'écrire « 1 002,11 », en séparant la tranche de mille par une espace insécable.

La commission parlementaire décide d'y faire droit.

### Article 3

Cet article prévoit que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi sont financées par le Fonds du Rail (article budgétaire 16.2.93.000).

Le Conseil d'État estime dans son avis du 13 mai 2025 que la précision selon laquelle le Fonds du Rail est alimenté par les crédits inscrits annuellement à la section de la planification de la mobilité, transports publics et ferroviaires au budget des dépenses courantes du ministère, est à supprimer pour être superfétatoire.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État.

Quant à la forme, le Conseil d'État note que les termes « de la présente loi » sont à omettre, pour être superfétatoires. Les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Il y a dès lors lieu d'écrire « Fonds du rail » et « Ministère de la mobilité et des travaux publics ».

La commission décide de reprendre les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

### **3. 8517 **Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire****

À titre liminaire, Monsieur Gusty Graas est désigné rapporteur du projet de loi.

Madame la Ministre procède ensuite à une brève présentation du projet de loi, avant qu'il ne soit procédé à la présentation PowerPoint.

Dans son introduction, Madame la Ministre rappelle que le projet de modernisation de la gare de Bettembourg constitue un investissement structurant majeur, portant non seulement sur le bâtiment de la gare, mais également sur l'ensemble de ses infrastructures ferroviaires connexes, y

compris les voies, les installations techniques et les aménagements de capacité. Ce projet figure dans le Programme National de Mobilité 2035 (PNM 2035) ainsi que dans la motion relative aux grandes infrastructures adoptée en septembre 2022.

Compte tenu de l'état vétuste des installations actuelles, cette modernisation s'avère indispensable afin de répondre aux exigences futures en matière de trafic ferroviaire, tant pour le transport de voyageurs que de marchandises. Elle est rendue nécessaire, entre autres, par l'intégration de la nouvelle liaison ferroviaire entre Bettembourg et Luxembourg, qui requiert une adaptation des infrastructures existantes, notamment en termes de capacité et d'interopérabilité selon les standards européens.

La gare de Bettembourg, deuxième nœud ferroviaire le plus important du pays après Luxembourg-ville, accueille quotidiennement quelque 36 000 usagers, dont 13 000 y montent ou descendent. Ce nœud joue un rôle stratégique dans le réseau national et s'inscrit également dans une logique de plateforme multimodale, en lien avec le port de Mertert et l'aéroport de Luxembourg-Findel.

Le projet vise, entre autres, à fluidifier le trafic en réduisant les croisements de trains, grâce notamment à la construction d'un saut-de-mouton et à l'élargissement de certaines voies. Ces aménagements permettront une augmentation de la fréquence des trains, en particulier sur les lignes reliant Dudelange à Metz.

La complexité de l'intervention, dans un contexte de maintien du trafic ferroviaire en exploitation, implique un phasage des travaux sur une période estimée à dix ans, avec un démarrage prévu en 2026. L'ensemble des interventions s'inscrit dans le respect des normes environnementales, acoustiques et techniques en vigueur, notamment celles relatives à l'interopérabilité au niveau européen.

Ce chantier fait l'objet d'une enveloppe budgétaire prévisionnelle de 426 millions d'euros. Sa mise en œuvre nécessite une adaptation de l'annexe I de la loi de 2019 relative aux infrastructures ferroviaires. Le Conseil d'État a rendu un avis favorable sur ce projet, sans formuler d'observations de fond.

Ce projet s'inscrit pleinement dans les objectifs nationaux et européens de mobilité durable et vise à renforcer la résilience et la performance du réseau ferroviaire luxembourgeois à long terme.

Il est procédé dans un second temps à la présentation PowerPoint, annexée à la présente, pour le détail de laquelle il y a lieu de s'y référer.

Ce projet d'envergure vise une transformation intégrale du site : le bâtiment voyageurs, l'ensemble des voies ferrées, les installations techniques et les espaces dédiés à la circulation.

Le besoin de modernisation est motivé par plusieurs impératifs :

- L'obsolescence des installations existantes,
- La mise en service prochaine (prévue en 2027) de la nouvelle ligne entre Bettembourg et Luxembourg,

- L'obligation de respecter les normes européennes d'interopérabilité technique et structurelle,
- Le besoin d'accroître la capacité d'accueil et d'améliorer le confort des voyageurs,
- La nécessité de séparer physiquement les circulations voyageuses et fret.

Le projet prévoit donc l'élargissement des quais à 250 mètres pour accueillir les trains modernes, la reconception du souterrain pour en améliorer l'accessibilité (installations d'ascenseurs) et le confort, la construction d'un saut-de-mouton afin de supprimer les croisements de trafic entre trains de fret et trains voyageurs, l'installation d'un pare-brise acoustique pour réduire l'impact phonique de l'infrastructure sur l'environnement immédiat, la conception d'un espace d'échange multimodal entre bus, trains et circulation automobile, la réalisation d'une passerelle piétonne et cyclable, divisée en deux sections distinctes (cyclistes d'un côté, piétons de l'autre) et connectée aux quais via un passage souterrain, la reconfiguration de la gare routière bus, capable d'accueillir jusqu'à dix véhicules simultanément, avec une esplanade publique restructurée, ainsi que la rénovation des bâtiments historiques (poste de douane, hall voyageurs, lampisterie), bien que ces derniers ne soient pas inclus dans la présente loi de financement.

Le chantier, qui s'étalera de 2026 à 2036, se déroulera progressivement afin de maintenir le trafic ferroviaire en exploitation. Le phasage prévoit une première phase de travaux hors voies actives (de 2026 à 2029), suivie de la reconstruction progressive des sections ferroviaires dès que le nouveau poste d'aiguillage sera opérationnel.

Les interventions sont structurées en quatre lots principaux :

la gare voyageurs,  
la passerelle piétonne-cyclable,  
la gare routière,  
le saut-de-mouton.

Au volet technique, le projet regroupe les dépenses relatives aux travaux de génie civil, à l'électrification, la signalisation, ainsi que les études intégrées et d'éventuels imprévus, le tout pour un montant cumulé de 426 millions d'euros, réparti sur dix ans. Pour autoriser ce financement, il est nécessaire d'adapter l'annexe I de la loi de 2019 relative aux infrastructures ferroviaires.

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

Madame la Présidente soulève une interrogation relative à la conception des pistes cyclables dans le cadre des nouveaux aménagements. Elle questionne notamment la raison pour laquelle, lors de la construction de nouvelles infrastructures, une piste cyclable en site propre n'est pas systématiquement prévue, préférant parfois de simples marquages rouges sur certaines portions. Elle exprime son incompréhension face à cette pratique, et s'interroge sur la planification actuelle, en demandant si une piste cyclable ne devrait pas être conçue de manière à éviter toute traversée intempestive par des piétons, grâce à un aménagement clairement identifié.

Le représentant du Ministère confirme qu'en principe il s'agit bien d'une piste cyclable en site propre. Il précise que certains points de croisement restent toutefois nécessaires, notamment là où la piste s'intègre au tissu urbain et longe la nouvelle ligne ferroviaire. Il explique que la piste cyclable, qualifiée d'« express », relie la ville à Bettembourg, et que le tracé retenu inclut un passage par une petite rue dans la direction sud. Afin d'optimiser le parcours, une zone dédiée sera aménagée le long de la gare routière, assurant un site propre continu le long de l'emprise ferroviaire, facilitant ainsi la circulation des cyclistes vers le sud. Pour ce faire, la rue au niveau du croisement ferroviaire sera fermée à la circulation automobile.

Le représentant du Ministère précise ensuite qu'un flux piétonnier est actuellement observé sur le côté concerné, à hauteur d'un mur de soutènement à Bettembourg, où se trouve un escalier permettant la descente. C'est précisément ce flux piétonnier qu'il conviendra de rendre attentif à la présence de la piste cyclable. Ce point de croisement se situe à l'endroit approximatif où se trouve un arbre, et constitue l'unique section sur l'ensemble du tracé où les piétons pourraient croiser la piste cyclable. En dehors de cette exception, le parcours a été optimisé au maximum afin de garantir la sécurité et la fluidité de la circulation.

Par ailleurs, pour les usagers qui ne choisiront pas l'axe cyclable express mais préféreront se diriger vers le centre-ville, une rampe confortable sera aménagée, malgré la faible emprise disponible, afin de permettre un passage aisé sous la voie ferrée vers le centre de la localité. Cela représente un compromis équilibré entre les contraintes spatiales du site et la volonté d'offrir une infrastructure cyclable fonctionnelle et sécurisée.

Concernant la connexion cyclable de la nouvelle passerelle, Monsieur Meris Sehovic s'interroge sur l'intégration du futur passage cyclable prévu sur la nouvelle passerelle à Bettembourg, notamment quant à sa connexion concrète avec le réseau cyclable existant, plus précisément avec le PC6. Il souligne qu'un segment semble manquer sur les cartes actuelles, ce qui l'amène à douter de la continuité effective de l'infrastructure prévue.

Concernant les voies ferrées vers Audun-le-Tiche, l'orateur évoque encore un problème d'aménagement urbain à Esch-sur-Alzette, où une section ferroviaire menant vers Audun-le-Tiche traverse un quartier en cours de redéveloppement. Il souhaiterait savoir quand les voies concernées pourront être démontées, afin de supprimer cette barrière physique et permettre une meilleure intégration urbaine.

Monsieur André Bauler souhaite recevoir plus de précisions concernant l'impact potentiel du chantier de la gare de Luxembourg, désormais largement achevé, sur le réseau ferroviaire national, et en particulier sur la ligne du Nord. Il souhaite savoir si des perturbations, telles que des retards ou des interruptions de service, sont à prévoir du fait des travaux, notamment pour les usagers en provenance de Bettembourg, Esch ou du sud du pays, qui se rendent quotidiennement à Luxembourg-ville.

Concernant la connexion de la passerelle cyclable à Bettembourg, le représentant du Ministère explique que la future passerelle cyclable est conçue pour desservir efficacement les quartiers avoisinants. Vers la gauche (ouest), elle se dirige vers le complexe sportif de Bettembourg. Vers la droite (est), elle est connectée à la piste cyclable existante, qui s'inscrit dans la continuité du

vélo-express en provenance de Luxembourg-ville. L'ouvrage constitue ainsi un élément de liaison « inter quartiers », facilitant l'accès au centre-ville de Bettembourg et à ses alentours pour les cyclistes.

Concernant le démantèlement des voies vers Audun-le-Tiche, il est précisé que le dossier relève de l'administration des ponts et chaussées et non directement des CFL. Il s'inscrit dans un projet d'aménagement d'une voie classée chemin national. Les CFL maintiennent l'exploitation de l'infrastructure existante puisqu'aucune consigne officielle n'a été donnée quant à son déclassement. À ce jour, aucune date précise n'a été communiquée, bien qu'une pression croissante soit ressentie pour faire avancer ce dossier. Le démantèlement pourrait être envisagé à court terme, mais certainement pas avant l'année prochaine.

Concernant l'impact sur le trafic ferroviaire, les travaux les plus importants auront lieu pendant les vacances scolaires (été, Pâques), avec des perturbations minimales en période normale. Cette fois, la ligne vers la France sera relativement peu impactée, contrairement à la ligne vers Dudelange, où un « saut-de-mouton » devra être construit. Cette ligne sera interrompue temporairement, mais des services de substitution par bus seront mis en place pour transporter les usagers vers la gare de Bettembourg. Concernant la ligne du Nord, les impacts sont jugés minimes. Le ministère veille à maintenir un service opérationnel, avec un niveau de robustesse suffisant pour garantir une bonne fluidité du trafic.

La commission parlementaire procède ensuite à l'examen des articles, ainsi que de l'avis du Conseil d'État :

#### Intitulé

Le Conseil d'État, dans son avis du 17 juin 2025, note que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

#### Article unique

La loi en projet entend ajouter à la liste des projets d'infrastructure ferroviaire à charge du Fonds du rail prévue à l'annexe I de la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire un projet d'infrastructure ferroviaire, à savoir la modernisation et la mise en conformité des infrastructures ferroviaires du secteur voyageurs de la gare de Bettembourg.

Le texte du projet de loi sous examen n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 17 juin 2025.

Quant à la forme, la Haute Corporation, note qu'au point 1°, les guillemets entourant le texte à insérer sont à faire figurer à l'extérieur du tableau à ajouter. Par ailleurs, le point 1° est à terminer par un point-virgule. Au point 2°, le Conseil d'État signale qu'il est surfait de remplacer un alinéa dans son intégralité, s'il est envisagé de n'y apporter que des modifications ponctuelles. Partant, il propose de reformuler le point 2° comme suit : « 2° L'alinéa 2 est

modifié comme suit : a) À la suite de la quatorzième phrase est ajoutée la phrase suivante : « Celui sous 43° correspond à la valeur 1°140,51 de cet indice au 1<sup>er</sup> octobre 2023. » ; b) La quinzième phrase actuelle est érigée en alinéa 3 nouveau et prend la teneur suivante : « Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ces montants sont adaptés semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. » »

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

#### **4. Divers**

Madame la Présidente annonce que le 2 octobre 2025, sur le créneau réservé à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, il est planifié d'organiser une visite conjointe avec la Commission de la Culture au Centre national des archives à Belval.

Par ailleurs, l'on pourrait envisager de faire une demande de mise à disposition d'un bus afin de faciliter le déplacement du groupe vers Belval.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**