



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Réponse de Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la question parlementaire n° 4255 du 18 juin 2026 de Monsieur le Député Yves Cruchten au sujet de la sécurité dans les zones sensibles des réseaux ferroviaires et RGTR

L'honorable député s'enquiert sur la sécurité dans les zones sensibles des réseaux ferroviaires et RGTR. Je profite de cette nouvelle question parlementaire à ce sujet pour réaffirmer que la sécurité des usagers et usagers et du personnel des transports publics constitue une priorité absolue pour le Gouvernement. Elle constitue un pilier essentiel pour garantir la fiabilité, l'attractivité et la qualité de service de tous nos réseaux de transports publics.

C'est à juste titre que l'honorable député reprend les réponses aux questions parlementaires 3350 et 3656. Comme il le souligne, certaines situations appellent des mesures ciblées, adaptées aux risques spécifiques qu'elles présentent. C'est dans cette optique que je souhaite confirmer que les services concernés continuent des réflexions sur le renforcement des dispositifs de sûreté, en s'appuyant sur l'analyse de données et la concertation avec l'ensemble des acteurs.

1. Quelles lignes ferroviaires et quelles lignes du réseau RGTR sont actuellement considérées comme sensibles ?

Comme il en ressort de ma réponse à la question parlementaire 3350, les incidents sont classés selon différents cas de figure et gravité :

- les comportements inappropriés,
- la mise en danger des biens et des personnes,
- le harcèlement (moral ou sexuel),
- les agressions physiques (de différents niveaux de gravité),
- les agressions verbales (insultes, menaces).

En considérant l'exploitation du réseau ferroviaire depuis le 01.01.2026 et ceci jusqu'au 25.06.2026, la ligne la plus touchée par des incidents (signalement pouvant aller d'un comportement inapproprié jusqu'à une agression physique) liés à la sûreté est la ligne Luxembourg-Esch/Alzette-Rodange.

Les autres lignes (ligne du nord, ligne Luxembourg-Pétange via Bascharage-Sanem, ligne Luxembourg-Wasserbillig) présentent presque deux fois moins de déclarations que la ligne Luxembourg-Esch/Alzette-Rodange.

Les chiffres d'incidents déclarés sur les bus du réseau RGTR (CFL compris) ne sont pas significatifs et ne permettent pas de comparaison.

2. Existe-t-il, en complément de ces lignes, d'autres zones (arrêts, gares, pôles d'échange ou environs immédiats) identifiées comme « sensibles » dans le cadre des réseaux ferroviaire et RGTR ?

La Gare centrale de Luxembourg constitue un nœud multimodal stratégique concentrant un volume important de voyageurs et une grande diversité de publics. En tant que principal point de convergence du réseau, elle constitue un lieu étant sous vigilance renforcée.

Le nombre de déclaration d'incidents déclarés sur la plus grande gare du pays sont 5 à 8 fois plus importants que sur les autres gares du réseau comme Bettembourg ou Esch/Alzette.

Les gares routières et arrêts desservis par le réseau RGTR ne sont pas classifiés par rapport à leur niveau de sûreté.

3. Quels critères sont utilisés pour classifier une ligne ou une zone comme « sensible » ?

Selon la Société nationale des chemins de fer, le classement d'une ligne ou d'une zone comme « sensible » est prononcé lorsqu'au moins trois incidents y ont été enregistrés au cours des deux derniers mois.

Dans le cadre du réseau RGTR, il n'existe aucune classification formelle des lignes ou des zones qualifiées de « sensibles ». En conséquence, aucun critère n'est utilisé à cette fin.

Les analyses opérationnelles s'appuient néanmoins sur différents indicateurs, tels que les statistiques d'incidents, leur nature, leur fréquence, les circonstances dans lesquelles ils surviennent, les flux de voyageurs observés ainsi que les retours des opérateurs et des services compétents.

4. Comment la sécurité des usagers et du personnel est-elle garantie dans le cadre des services de remplacement d'un train par un bus ?

Bien que les dispositions légales et réglementaires s'appliquent de manière identique à tous les opérateurs de transport, il convient de distinguer les services de substitution d'un train par un bus (qui sont organisés par la SNCF moyennant le recours aux entreprises de transport privées), des dispositifs qui s'appliquent aux autobus du RGTR (sous la régie des contrats de services publics État-entreprises privées).

En même temps, dans le cadre des services de remplacement par bus, la sécurité des usagers et usagers et du personnel repose sur une approche adaptée aux contraintes propres à ce mode de transport, différente du dispositif ferroviaire. Actuellement, et contrairement à l'exploitation ferroviaire, il n'est pas prévu de déployer des agent·e·s de sécurité dans le cadre des services de remplacement ferroviaire par bus. En effet, un train étant généralement remplacé par plusieurs bus, chaque véhicule devrait être accompagné d'un agent, ce qui n'est pas réalisable à ce stade.

Dans ce contexte, il appartient au responsable accueil clients en gare ainsi qu'au conducteur·rice d'autobus de refuser l'accès à tout voyageur ne respectant pas les mesures de sécurité ou perturbant le confort et la tranquillité des autres passager·ère·s.

En cas de substitution de plusieurs lignes, les CFL déploient des agent·e·s de renfort pour l'information et l'encadrement de la clientèle, ce qui permet également de garantir leur sûreté.

Bien entendu, les outils transversaux de signalement d'incidents sont également appliqués au service de substitution.

5. À quel horizon Madame la ministre prévoit-elle de présenter les résultats de l'analyse menée par le ministère concernant le recours à des agents de sécurité sur les lignes RGTR ?

Comme évoqué dans mes réponses aux questions n° 3350 et 3656, mes services examinent actuellement les possibilités de recours à des équipes assurant une présence ou encore des contrôles sur les lignes du réseau RGTR. Comme indiqué auparavant aussi, l'Administration des transports publics ne dispose actuellement que de 3 agent·e·s chargées avec plusieurs missions ; le constat de manquements prévu par le projet de loi 8335 ne relève pas encore de leur compétence. Une collaboration avec des agent·e·s CFL et les forces de l'ordre a été cependant engagée récemment en vue de renforcer d'ores et déjà les présences sur le réseau RGTR.

Il s'avèrerait, opportun, entre autres, que le projet de loi 8335 - qui est actuellement discuté dans la commission parlementaire compétente - aboutisse afin de donner aux agentes et agent·e·s de service les compétences requises. Le ministère continue de surveiller l'évolution de la situation tout en continuant les échanges avec les parties concernées, et décidera ultérieurement, si cela s'avère nécessaire, quelles mesures supplémentaires s'avéreront les plus adaptées.

6. Quelles formes concrètes pourrait prendre le déploiement d'équipes de sécurité sur ces lignes ?

Les travaux de mise en place des nouvelles dispositions que contient le projet de loi 8335 relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics, sont en cours. Cela comprend également le contenu exact et les modalités de la formation des agent·e·s de service prévue dans ce projet. Des décisions sur le déploiement concret d'équipes de sécurité sur les lignes du RGTR seront prises en temps utile.

Luxembourg, le 15 juillet 2026
La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
(s.) Yuriko BACKES