



Réponse de Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Madame Elisabeth Margue, Ministre de la Justice et de Monsieur Léon Gloden, Ministre des Affaires intérieures à la question parlementaire n° 3350 du 17 décembre 2025 de Messieurs les Députés Laurent Mosar et Maurice Bauer au sujet des agressions et violences dans les transports publics.

L'honorable député s'enquiert sur les agressions et violences dans les transports publics.

Le Gouvernement peut-il fournir des données récentes et détaillées relatives à l'évolution des agressions, menaces, faits de harcèlement et violences constatés dans les transports publics au cours des dernières années, en distinguant spécifiquement le réseau de tramways ?

Les données statistiques suivantes sont réparties par type d'agressions :

Tableau 1 : nombre d'agressions dont ont été victimes les agents des transports publics entre 2023 et 2025 (jusqu'au 28/12/2025).

Tableau 2 : nombre d'agressions dont ont été victimes des tierces personnes dans les transports publics entre 2023 et 2025 (jusqu'au 28/12/2025).

Ces tableaux renseignent sur l'évolution des agressions menaces, faits de harcèlement et violences constatés dans les transports publics au cours des dernières années. Ces données sont extraites de la base de données WEBApCIS, alimentée par les agents des transports publics et dont la gestion est animée par les CFL.

Tableau 1 :
Nombre d'agressions dont ont été victimes les agents des transports publics signalés en 2023, 2024, et en 2025 (01/01/2025 au 28/12/2025 inclus)

Entreprise Filtre type agression	AVL			CFL			Luxtram		RGTR			TICE			
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Agressions - Harcèlement (moral)	1			3	1	8				1	2				1
Agressions - Harcèlement (sexuel)	1			4	2	16									
Agressions physiques							7								
Agressions physiques - Atteinte corporelle	1	1	2	5	9	16	1	2	2	2	3				2
Agressions physiques - coups avec blessure				1	7	9	2			1	6	3	4	2	1
Agressions physiques - coups sans blessure	1	4	3	10	14	12		2		10	2	3	1	4	3
Agressions physiques - Crachat				1	5	5	23	9		4	2	2	1	2	2
Agressions verbales - Insultes	27	63	139	145	140	190	1	19	15	41	35	34	16	30	11
Agressions verbales - Menaces	4	4	12	10	17	24		1	1	4	3	7	2	2	1
Agressions verbales - Menaces à l'appui d'un objet				1	3	3					1				
Autres agressions					1		8	2			1				
Total	35	73	163	192	216	280	17	31	20	64	51	52	23	39	18

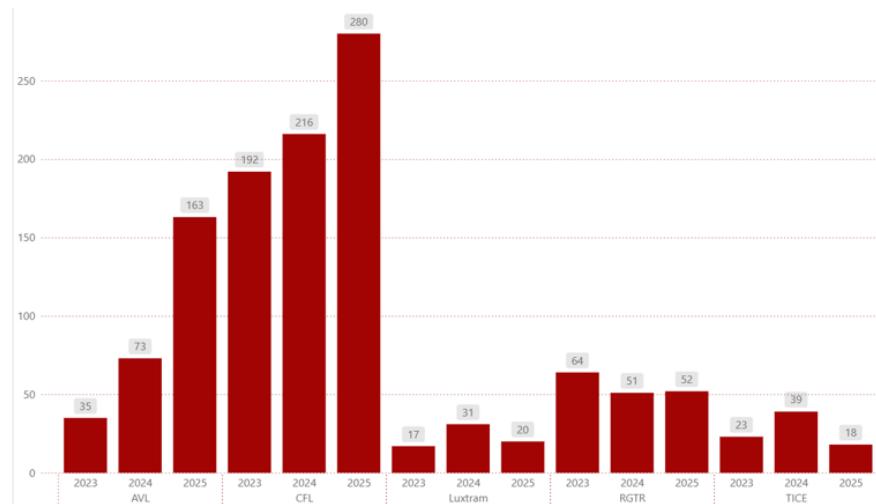
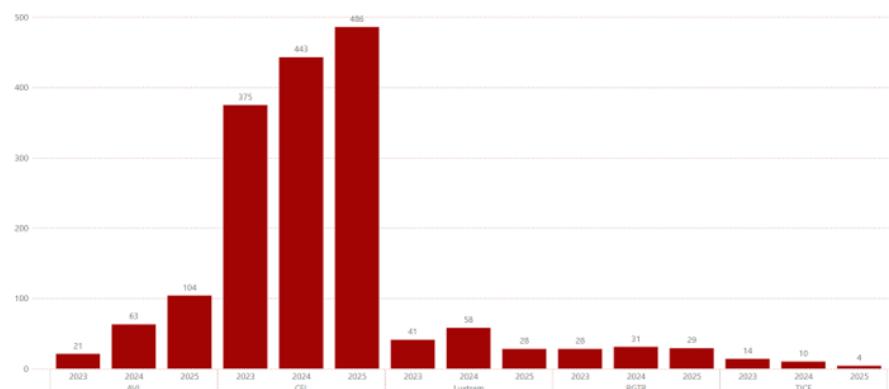


Tableau 2 :

Nombre d'agressions signalées par des agents des transports publics à l'encontre de tierces personnes pour les années 2023, 2024 et en 2025 (01/01/2025 au 28/12/2025 inclus)

Entreprise Filtre type agression	AVL		CFL		Luxtram		RGTR		TICE			
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Agressions - Harcèlement (moral)				15	18	16			1	1	1	1
Agressions - Harcèlement (sexuel)	2	1	18	30	38	2	2	2	1			
Agressions physiques						18						
Agressions physiques - Atteinte corporelle	1	2	8	17	28	20	2	3	2	4		1
Agressions physiques - coups avec blessure	1	4	6	39	39	58	2	9	3	2	2	1
Agressions physiques - coups sans blessure	2	13	16	57	91	85	1	9	5	11	6	1
Agressions physiques - Crachat		3	2	9	17	11	3	2	1		1	
Agressions physiques - Rixe entre tierces personnes	3	6	15	41	33	29	13	2	4	2	1	2
Agressions verbales - Insultes	11	28	54	141	158	196	10	27	6	12	10	12
Agressions verbales - Menaces	3	3		18	19	22		1	1	3	1	1
Agressions verbales - Menaces à l'appui d'un objet				2	5	6	8		1	3		
Autres agressions		2		15	4	3	9	1		1		
Total	21	63	104	375	443	486	41	58	28	31	29	14
												4



Combien d'arrestations ont été effectuées au cours des trois dernières années pour des faits de menaces, agressions ou violences dans les transports publics, en particulier dans les trams, et combien de ces arrestations ont donné lieu à des poursuites, à des condamnations ou à des classements sans suite ?

A titre préliminaire et comme indiqué dans la réponse à la question parlementaire n°2266 du 29 avril 2025 de l'honorable député Laurent Mosar, il convient de préciser que seules les catégories « bus » et « train » sont utilisées pour référencer les lieux des agressions dans les transports publics. Le tramway ne constitue pas une catégorie spécifique et s'intègre dans les catégories mentionnées ci-dessous.

La police ne dispose pas de statistiques concernant les arrestations survenues spécifiquement dans les transports publics et une recherche automatisée selon le lieu de l'infraction comme le tram ou les autres transports publics, n'est pas possible. Cependant, une recherche manuelle a permis d'identifier en 2023 une affaire en lien avec des agressions ou violences dans les transports publics ayant entraîné un placement en cellule de détention et en 2025 une arrestation en flagrant délit a été constatée en relation avec des agressions ou violences dans les transports publics.

En ce qui concerne les poursuites, condamnations ou classements sans suite, ces réponses relèvent des autorités judiciaires.

En l'état actuel du droit, il n'existe pas d'incriminations spécifiques visant les violences ou menaces commises dans les transports publics en tant que telles. Par ailleurs, le lieu de commission de l'infraction ne constitue ni un élément constitutif ni une circonstance aggravante des infractions pénales pertinentes. Dès lors, ce renseignement n'est pas enregistré en tant que tel dans la base de données JUCHA, ce qui exclut la possibilité d'effectuer une recherche ciblée sur ce critère.

Il peut néanmoins être indiqué que des faits de cette nature sont régulièrement portés à la connaissance des autorités judiciaires. Lorsque l'identification des auteurs a été possible, des poursuites pénales sont engagées sur la base des qualifications prévues par le droit pénal commun. En revanche, compte tenu de l'absence de catégorisation spécifique et des limites précitées, il n'est pas possible de fournir des données chiffrées ni des informations plus détaillées à ce sujet.

Quelles mesures concrètes sont actuellement mises en œuvre pour renforcer la prévention et la sécurité dans les transports publics, notamment en matière de présence policière, de patrouilles ciblées, de contrôles renforcés et de coopération avec les sociétés de transport ? Quelles mesures supplémentaires sont envisagées pour résoudre ces problèmes ?

Au-delà des mesures opérationnelles mises en œuvre par les exploitants, des travaux sont menés au niveau institutionnel afin de renforcer le cadre général applicable à la sécurité dans les transports publics.

Dans le cadre de ses missions, l'Administration des transports publics contribue aux travaux visant à renforcer le cadre légal et institutionnel applicable à la sécurité dans les transports publics.

Le projet de loi relative à la sécurité, la sûreté, l'ordre et la vidéosurveillance dans les transports publics et modifiant 1° le Code pénal ; 2° la loi du 5 février 2021 sur les transports publics a été déposé afin de renforcer le cadre juridique existant. Il vise notamment à :

- préciser les comportements pouvant faire l'objet de sanctions,
- prévoir des sanctions administratives adaptées,
- clarifier les compétences des agents agréés en matière de constatation des infractions.

Ces dispositions ont pour objectif de renforcer la sécurité juridique des acteurs concernés et de limiter l'exposition du personnel de conduite aux situations conflictuelles.

La sécurité dans les transports publics constitue également une priorité majeure pour les CFL, tant pour la protection des voyageurs que pour celle du personnel.

Afin de répondre efficacement aux enjeux en matière de sûreté, un plan d'actions « Sûreté » a été élaboré par les CFL.

Celui-ci regroupe un ensemble de mesures concrètes visant à renforcer la prévention, la vigilance sur le terrain et le sentiment de sécurité. Ce plan d'action est transposable aux acteurs du ferroviaire et du routier.

Par ailleurs, Luxtram S.A. a mandaté une société de sécurité privée afin de renforcer les dispositifs de sûreté sur le réseau de tramway.

Ce dispositif prévoit notamment :

- la présence d'agents de sécurité aux terminus du tram pendant les heures creuses ;
- la présence d'agents de sécurité à bord des rames pendant les heures de service, selon une planification ciblée.

Dans le cadre de la coordination du transport public routier, l'Administration des transports publics contribue au renforcement de la coopération avec les forces de l'ordre, notamment en ce qui concerne :

- l'échange d'informations relatives aux incidents,
- la coordination des interventions,
- la mise en œuvre d'actions ponctuelles.

Une attention particulière est portée à la coopération transfrontalière sur les lignes concernées du réseau RGTR, dans le respect des compétences respectives des autorités concernées.

Au-delà des contrôles, la prévention et la sensibilisation jouent un rôle essentiel. Plusieurs initiatives ont été lancées par les CFL dans le cadre du plan d'actions sûreté :

- Participation active à la Journée nationale du respect dans les transports publics du 3 mai 2025,
- Mise en œuvre de campagnes de sensibilisation visant à promouvoir le respect des règles et à réduire les comportements perturbateurs,
- Renforcement de la formation du personnel à travers des ateliers gestion de conflits et d'agressions, des tables rondes, d'autres actions internes,
- Déploiement du programme « Training tréfft Praxis », offrant un accompagnement sur le terrain par des experts en gestion de conflits et d'agressions.

En complément des actions de prévention et de sensibilisation, le rôle des contrôleurs du RGTR continue d'évoluer afin de :

- contribuer à une présence visible,
- participer à la prévention des comportements inappropriés,
- veiller au respect des règles applicables,
- assurer la remontée d'informations utiles.

Ils interviennent en complémentarité avec les forces de l'ordre.

Dans une logique de structuration et d'amélioration continue des processus, des outils transversaux de signalement et d'analyse ont également été développés pour l'ensemble du secteur des transports publics (CFL, RGTR, TICE, AVL, Luxtram).

Un Constat Incident Sûreté (CIS) a été mis en place sous la forme d'une application web, développée en coopération entre l'Administration des transports publics et les CFL, permettant un signalement centralisé des incidents de sûreté.

Conscient de la problématique, le programme gouvernemental prévoit d'évaluer et, le cas échéant, d'étendre l'incrimination d'outrage à agent « *aux agents du secteur des transports publics, comme les agents d'accompagnement des trains et les chefs de surveillance de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)* ».

Cette orientation se concrétisera par une disposition légale future visant à étendre le champ d'application de l'article 269 du Code pénal aux personnes participant à une mission de transport public afin de renforcer la sécurité de ces agents contre les actes de violence, de menace ou de résistance dont ils peuvent faire l'objet dans l'exercice de leurs fonctions, et de garantir ainsi un cadre de travail plus sûr, conforme à l'importance de leur mission de service public.

Au regard de la situation actuelle, les mesures adoptées et encore prévues sont-elles suffisantes ?

Au niveau des CFL, les mesures actuellement en place constituent une base solide. Pour l'année 2026, deux projets majeurs sont encore prévus :

- Renforcer la sûreté par une meilleure couverture des zones sensibles et une réactivité accrue des agents de sécurité en optimisant les interventions de la société de gardiennage,
- Optimiser la coordination des actions des différents intervenants en cas d'incident de sûreté et renforcer la coopération avec la Police grand-ducale, via son Centre d'Intervention National (CIN).

En parallèle, plusieurs mesures complémentaires sont mises en œuvre de manière continue afin de renforcer la sûreté.

Il convient également de souligner que les résultats récents de l'enquête de satisfaction menée auprès de la clientèle des CFL confirment une amélioration continue du sentiment de sûreté, tant dans les trains que dans les gares.

Luxembourg, le 19 janvier 2026

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes