Nº 8494

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 7.2.2025

*

Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1er, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1er, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 29 novembre 2024 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1er. La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. La Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement est chargée, pour le compte du Premier ministre et de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 7 février 2025

Le Premier ministre,
Luc FRIEDEN

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
Yuriko BACKES

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

Conformément aux articles 7 et 17 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, l'Etat confie à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (ci-après les « CFL ») la gestion du réseau ferré national, y compris les infrastructures ferroviaires du port de Mertert, ainsi que les tronçons en cul-de-sac des lignes se situant sur le territoire français et ayant pour terminus Volmerange-les-Mines et Audun-le-Tiche.

Cette gestion comprend notamment les missions suivantes :

– la gestion du trafic du réseau ferré, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des chemins de fer en vertu de la loi du 5 février 2021 relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train ;
– la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ;
– la formation et la validation du personnel dans le domaine de la sécurité des circulations ferroviaires ;
– la sûreté du personnel et des clients ainsi que l'encadrement dans les gares des personnes à mobilité réduite ;
– la contribution relative à l'établissement, la passation et l'exécution des contrats d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré luxembourgeois ;
– la gestion du domaine relevant du réseau ;
– la contribution aux procédures et étapes de demande de subventions ou d'autres financements directs provenant de fonds européens ou nationaux ;
– l'inspection technique du système ferroviaire, sans préjudice des attributions confiées à l'Administration des chemins de fer ; et
– la vente d'énergie électrique aux entreprises ferroviaires.

*

CONSIDERATIONS BUDGETAIRES

Le montant afférent est inscrit annuellement au budget de l'Etat (article 16.2.93.000), à l'instar des montants inscrits au budget les années passées et basés sur le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire actuel – approuvé par règlement grand-ducal et publié le 25 novembre 2009 au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg – qui est entré en vigueur le 1er janvier 2010 et qui expirera le 31 décembre 2025. Le montant inscrit au budget alimente le Fonds du Rail à partir duquel les dépenses relatives à la gestion courante du réseau ferré national sont financées.

Dans le tableau ci-dessous, il y a lieu de trouver les montants annuels acquittés HTVA entre 2010 et 2023 pour le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire actuel. Le tableau reprend également les estimations budgétaires pour 2024 et 2025.

Dépenses liées à l'actuel contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

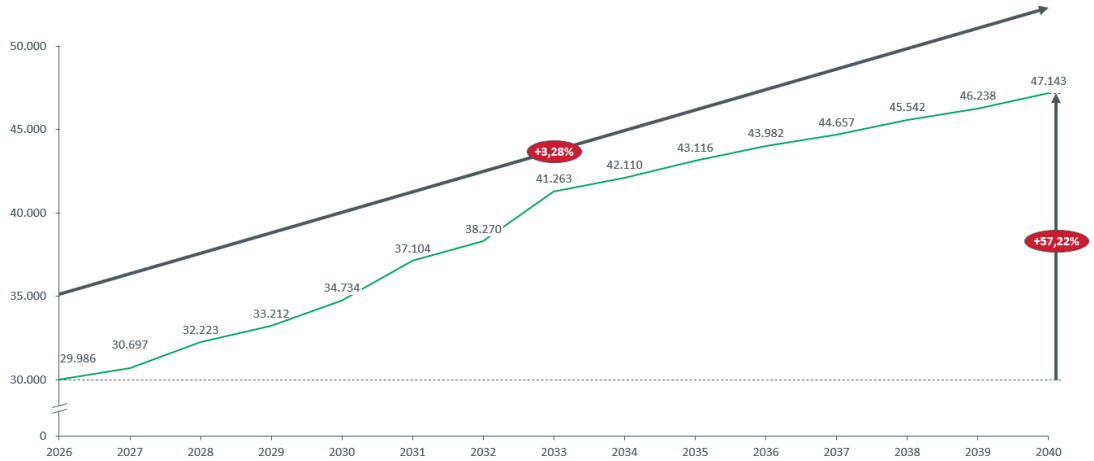
Année	*Montants acquittés/ engagés (HTVA)*
2010	104.327.255 €
2011	108.193.657 €
2012	115.135.680 €
2013	121.282.051 €
2014	124.126.530 €
2015	130.403.142 €
2016	130.805.667 €

Année	*Montants acquittés/ engagés (HTVA)*
2017	130.679.913 €
2018	135.292.503 €
2019	152.602.191 €
2020	156.913.378 €
2021	163.661.904 €
2022	180.951.814 €
2023	218.781.139 €
2024	231.379.228 € Budget
2025	254.458.827 € Budget

La gestion courante couvre principalement la gestion du trafic dont le personnel est occupé dans les postes directeurs (Service Exploitation des CFL), ainsi que la maintenance de l'ensemble des installations ferroviaires comprenant également (Service Maintenance des CFL) le contrôle régulier des équipements comme les appareils de voie, les installations liées à la traction électrique, les installations de signalisation et de sécurité comme le système ERTMS (European Rail Traffic Management System) ou encore l'inspection des ouvrages d'art.

L'établissement du budget à prévoir se base sur un glissement annuel des salaires de 1,5%. A part cette augmentation linéaire, il y a lieu de tenir compte de la mise en service progressive d'installations ferroviaires supplémentaires qui sont au stade actuel encore en cours de réalisation ou qui vont être réalisées lors de l'exécution du présent contrat. Une première extension concerne la mise en service des deux nouveaux quais en gare de Luxembourg et l'extension des voies de circulation à travers le triage de la gare de Luxembourg en direction de Howald. La mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire entre Howald et Bettembourg, y compris le raccordement de cette ligne à la ligne existante aux deux extrémités, marquera un point important qui fait augmenter le volume des installations ferroviaires à contrôler et à entretenir. Le trafic supplémentaire à attendre dès ce moment, fera également croître l'usure des installations ferroviaires. L'entretien des bâtiments existants appartenant au Fonds du Rail augmentera prévisiblement à partir de l'année 2031 avec la mise en œuvre de nouveaux bâtiments servant à l'exploitation du réseau ferré. Les frais d'entretien des quais augmente au fur et à mesure avec la reconstruction et le prolongement des quais en tenant compte du nouveau standard nécessitant des longueurs de 250 mètres permettant la circulation des compositions multiples d'automotrices. Toutes ces considérations permettent de prévoir une augmentation linéaire moyenne de 3,28 % par an du coût des entretiens à prévoir sur le réseau. La répartition de ces charges pour les 15 prochaines années à venir, est repris dans le graphique ci-après :

Evolution du coût annuel 2026-2040
pour frais d'entretien des infrastructures ferroviaires
(hors TVA, en milliers EUR)

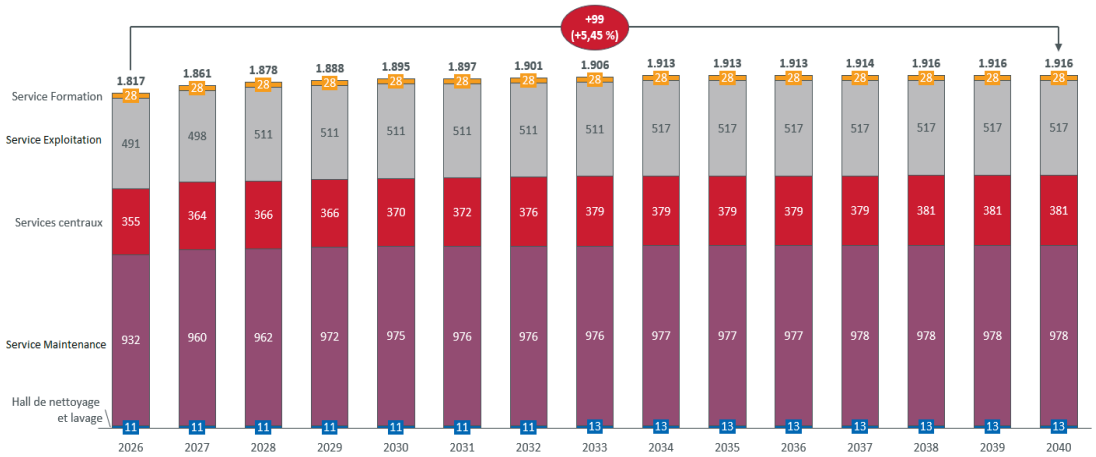


Conformément au programme gouvernemental de 2023, les CFL vont également poursuivre le déploiement du service de sûreté sur les arrêts et gares du réseau (les équipes de sureté dans les trains ne sont pas pris en compte dans ce contrat). La charge financière pour ces mesures de sécurité sera de 6,30 millions d'euros en 2026 et augmentera progressivement jusqu'à atteindre environ 8,82 millions d'euros en 2039.

Hormis ces 2 positions (entretien des installations et déploiement pour la sûreté), les autres positions composant les charges d'exploitation de la gestion courante sont considérées comme étant plus ou moins constantes si l'on ne tient pas compte de l'inflation. Ceci est donc le cas pour les consommables (électricité, eau, gaz et chauffage), ainsi que pour les loyers des locaux loués sur le marché privé nécessaires au gestionnaire de l'infrastructure pwour réaliser ses missions comprises dans le présent contrat.

Afin de pouvoir remplir toutes ces obligations, les CFL devront embaucher du personnel supplémentaire (+ 99 Equivalents Temps Plein (ETP) sur 15 ans). La répartition et l'augmentation du personnel sur les 15 années du présent contrat sont reprises dans l'histogramme ci-après :

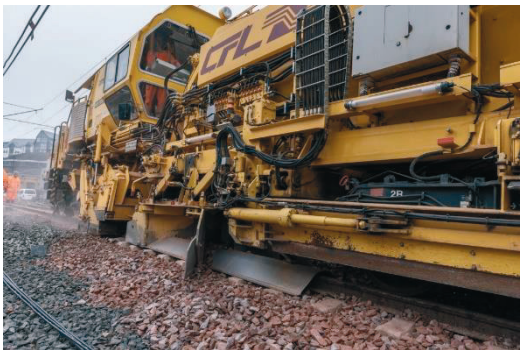
En ETP



Quant au matériel roulant lié à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, certains engins d'intervention (type Robel) seront renouvelés progressivement entre 2032 et 2038 (10 engins sur une flotte totale de 20 unités : prix unitaire actuel : 4 millions d'euros). Une nouvelle bourreuse (prix actuel : 8 millions d'euros), ainsi qu'une nouvelle régaleuse (prix actuel : 3 millions d'euros), devront être acquises à l'horizon 2038-2039. Des wagons permettant le transport de ballast seront également amortis durant le contrat de gestion à venir (acquisition à prévoir entre 2026 et 2031).

Robel CFL : l'engin multifonctions (grutage, soudure des voies, plateforme de travail pour les caténairistes)

Bourreuse CFL : machine pour le réglage de la voie ferrée



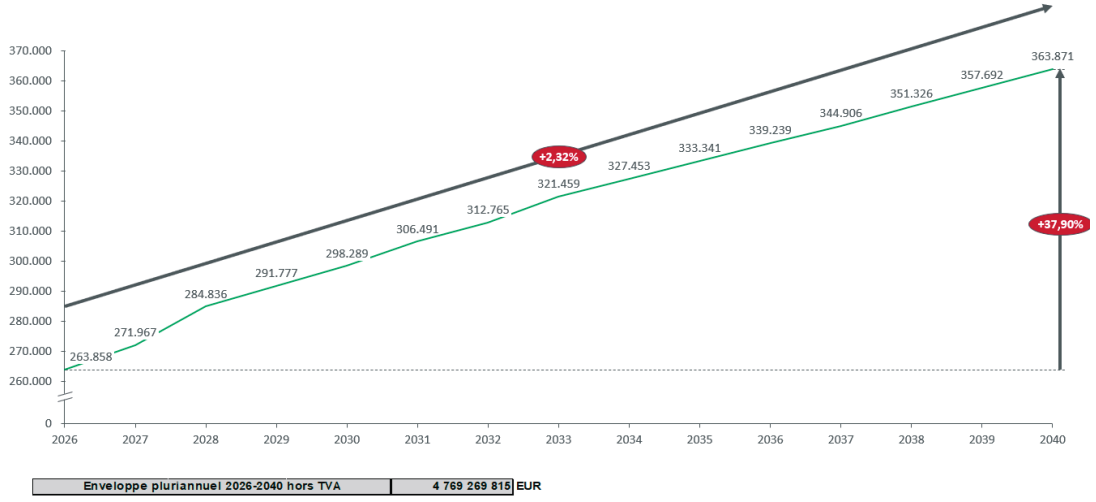
Régaleuse CFL : la machine de redistribution du ballast

L'ensemble de ces considérations permet de conclure à une augmentation linéaire moyenne totale de 2,32 % par an sur les 15 ans (voir graphique ci-après). Cette augmentation tient également compte du fait que les CFL sont évalués annuellement sur des critères de qualité et de performance, répartis en 4 groupes :

- sécurité ferroviaire ;
- performance des trains et satisfaction des clients (exploitation du trafic ferroviaire) ;
- capacité du réseau ;
- gestions des actifs.

Le coût annuel de la gestion courante de l'infrastructure ferroviaire comprend une marge et performance constate estimée actuellement à 1,50 % pour le calcul budgétaire ; ce taux pouvant néanmoins varier entre 0 et 2 % en fonction des résultats obtenus par le gestionnaire de l'infrastructure.

Evolution du coût annuel 2026-2024 (hors TVA, en milliers EUR)



En tenant compte de toutes ces considérations, le montant HTVA total des dépenses relatives au nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire 2026-2040 est estimé à 4 770 000 000 € et ceci suivant la répartition annuelle suivante pour les 15 prochaines années :

Dépenses HTVA liées au nouveau contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire 2026-2040

Année	*Montant à engager (HTVA)*
2026	263.857.687 €
2027	271.966.841 €
2028	284.835.884 €
2029	291.777.157 €
2030	298.289.404 €
2031	306.490.588 €
2032	312.765.015 €
2033	321.459.320 €
2034	327.452.639 €
2035	333.341.179 €
2036	339.239.440 €
2037	344.905.952 €
2038	351.326.235 €
2039	357.691.863 €
2040	363.870.612 €
Total Contrat GI 2026 - 2040	**4.769.269.816 € Arrondi à 4.770.000.000 €**

*

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à financer les frais de gestion du réseau ferré national, confiée à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, pour une période maximale de quinze ans, conformément à l'article 7 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.

Art. 2. La charge à assumer par l'Etat au titre de la rémunération de la mission de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 1er ne peut pas dépasser le montant de 4 770 000 000 euros HTVA pour la période allant du 1er janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2040 pour la gestion courante du réseau.

Ce montant correspond à la valeur 1002,11 au 1er avril 2024 de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation exprimée en base 100 au 1er janvier 1948. Il sera adapté en fonction de la variation de l'indice précité.

Art. 3. Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1er de la présente loi sont financées par le Fonds du Rail, qui est alimenté annuellement 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 de la Mobilité et des Travaux publics.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

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 conformément à l'article 7 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. Le contrat en question est conclu pour une période maximale de 15 ans allant du 1er janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2040.

ad article 2

Selon l'article 99 de la Constitution, tout engagement financier important de l'État doit être autorisé par une loi spéciale et aucune charge grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice ne peut être établie que par une loi spéciale. En l'occurrence, l'autorisation du législateur est dès lors nécessaire dans la mesure où, premièrement, l'engagement total de l'État dépasse le montant prévu à l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État, à savoir 60.000.000 euros et, deuxièmement, la participation financière de l'État est prévue pour une durée dépassant un seul exercice.

Comme repris en détail à la fiche financière, 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.

La durée de ce contrat est de 15 ans. Il sera adapté en fonction de la variation de l'indice des prix à la consommation.

ad article 3

Le montant annuel alimentant le Fonds du Rail pour la gestion courante du réseau ferré, sera inscrit, comme dans le passé, dans le budget des recettes et des dépenses de l'Etat et plus précisément à l'article budgétaire 16.2.93.000.

*

FICHE FINANCIERE

Le montant total des dépenses relatives au contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, pour laquelle l'exécution proprement dite commence au 1er janvier 2026, a été estimé comme suit, dans une projection pluriannuelle :

Année	*Montant à engager sur l'article budgétaire 46.2.93.000 (HTVA)*
2026	263.857.687 €
2027	271.966.841 €
2028	284.835.884 €
2029	291.777.157 €
2030	298.289.404 €
2031	306.490.588 €
2032	312.765.015 €
2033	321.459.320 €
2034	327.452.639 €
2035	333.341.179 €
2036	339.239.440 €
2037	344.905.952 €
2038	351.326.235 €
2039	357.691.863 €
2040	363.870.612 €
Total Contrat GI 2026 - 2040	**4.769.269.815 € Arrondi à 4.770.000.000 €**

*

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK

La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :	Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le developpement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le developpement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3ième Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**
, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 1 "inclusion sociale et éducation pour tous" du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui indique que la priorité du gouvernement est de renforcer cette cohésion en œuvrant contre tout type d'exclusion sociale et de discrimination, en luttant activement contre la pauvreté et en favorisant l'inclusion sociale.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 2 "assurer les conditions d'une population en bonne santé" du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui définit le cadre de l'action publique qui s'articule autour des piliers de la santé : promotion, protection et maintien de la santé, prévention, dépistage précoce, médecine curative et réhabilitation.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 3 "promouvoir une consommation et une production durables" du champ d'action du 3ième Plan

circuits courts un secteur phare de notre économie et de notre quotidien.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 4 "diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir " du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui appelle à une croissance plus qualitative et plus inclusive qui nécessite une économie intelligente, à haute valeur ajoutée, consommant moins de ressources et porteuse d'emplois de qualité qui permettent d'assurer une vie décente pour tous.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 5 "planifier et coordonner l'utilisaation du territoire " du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable qui prévoit 8 pierres angulaires dont:
- la refonte du Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT);
- la mise en procédure de quatre plans directeurs sectoriels;
- la mobilisation de terrains à bâtir;
- la densification et formes d'habitat innovantes;
- un plan qualité de l'air;
- une stratégie de lutte contre le bruit;
- la "European Cross-Border Convention";
- et des zones de co-développement transfrontalières.

6. Assurer une mobilité durable. Points d'orientation Documentation ☒ Oui ☐ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL tombe sous l'objet du point 6 "assurer une mobilité durable " du champ d'action du 3ième Plan national pour un développement durable comme permettant au Luxembourg d'être en conformité avec l'article 17 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 7 " arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles " du champ d'action du 3ième Plan national pour lequel le gouvernement a pris la décision d'intensifier les mesures pour augmenter la part de l'agriculture biologique à 20% d'ici 2025 pour mieux valoriser la diversité biologique, la restaurer et l'utiliser avec discernement en assurant le maintien des services fournis par les écosystèmes. Un objectif clé du Plan national concernant la protection de la nature est ainsi le rétablissement d'au moins 15% des habitats et biotopes dégradés et de leurs services. Ce plan cible aussi d'ici 2021 la création d'environ 1.900 ha et l'amélioration de 2.400 ha d'habitats et biotopes. A long terme, c'est la création de plus de 10.200 ha et l'amélioration de plus de 600 ha d'habitats et biotopes qui sont visées. Le gouvernement veut aussi protéger les eaux souterraines et renaturer les cours d'eau. Il souhaite maintenir l'étendue nationale des forêts et en assurer une gestion durable.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 8 " protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable" du champ d'action du 3ième Plan national qui vise à :
- garantir l'accès à tous à des services énergétiques fiables durables et modernes, à un coût abordable;
- prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions;
- et à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 9 " contribuer, sur le plan global à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable" du champ d'action du 3ième Plan national.

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, cet APL n'a aucun impact sur le point 10 " garantir des finances durables " du champ d'action du 3ième Plan national qui est relatif au financement de la lutte contre le changement climatique qui exige des solutions ambitieuses et d'énormes flux de capitaux.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? ☐ Oui ☒ Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT
MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relative au financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Raphaël Zumsteeg
Téléphone :	2478-4474
Courriel :	raphael.zumsteeg@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi a pour objet le financement du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2026 à 2040.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	CFL
Date :	

Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : ☐ Oui ☒ Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : ☐ Oui ☒ Non
- Citoyens : ☐ Oui ☒ Non
- Administrations : ☐ Oui ☒ Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. [1]
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

[1] N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? ☒ Oui ☐ Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

6 Le projet contient-il une charge administrative[2] pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le coût administratif[3] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

[2] Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

[3] Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7 a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel[4] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

[4] Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8 Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

9 Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, laquelle :

10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Sinon, pourquoi ?

11 Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une ☐ Oui ☒ Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

12 Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

13 Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14 Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

Egalité des chances

15 Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

16 Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17 Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation[5] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

[5] Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18 Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[6] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

[6] Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau