



Le Premier ministre,

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

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

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

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

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 12 septembre 2025 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. *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 à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus 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 6 octobre 2025

Le Premier ministre


Luc Frieden

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics


Yuriko Backes



Exposé des motifs

Considérations générales

L'État, et plus particulièrement le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, assure l'organisation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par autobus, par l'intermédiaire de son administration compétente, l'Administration des transports publics, ci-après dénommée « ATP ».

La loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par autobus autorise la conclusion de contrats pour ces services, dans la limite d'un montant de 180 845 186 euros TTC et pour une durée maximale de 4 ans à partir de l'entrée en vigueur des contrats. Conformément, à ce qu'il avait été indiqué dans les commentaires concernant l'article premier de la loi précitée, une marge sur la date avait été prévue, afin de pouvoir tenir compte d'un possible recours en justice introduit contre une décision d'attribution qui aurait retardé la conclusion des contrats, ce qui justifie la date du 15 juillet 2028 initialement retenue dans la loi de financement.

L'adaptation de la loi de financement précitée est effectuée pour plusieurs raisons.

En premier lieu, pour la période restante couvrant les accords-cadres dont le début d'exploitation a commencé le 11^o décembre 2023 pour une période de quatre années jusqu'au 11 décembre 2027, l'estimation des dépenses restantes pour le transport scolaire classique s'élève à 160 000 213 € à la valeur 1.010,02 de l'indice, soit du 1^{er} janvier 2025 jusqu'à la fin de la durée d'exploitation des accords-cadres. En y déduisant la valeur adaptée du montant du marché restant, c'est-à-dire le montant de 149.006.664€ il manque dès lors un montant net de 10 993 549 €.

Ensuite, dans le cadre des négociations d'une nouvelle convention entre l'État et le Syndicat des TICE, le TICE a souhaité abandonner l'exploitation des services de transports scolaires dans la région sud du pays vers les établissements secondaires implantés sur son territoire. Voilà pourquoi un appel d'offres a été mené par l'Administration des transports publics en début de l'année 2025 afin d'assurer la continuité de ces transports dont le début d'exploitation commencera le 4 janvier 2026. De ce fait, pour la période couvrant les exercices 2026 et 2027, le coût supplémentaire correspondant à couvrir est estimé à 18 560 906 €.

Finalement, concernant la période du 12 décembre 2027 au 15 juillet 2028 prévue par la loi de financement, les coûts supplémentaires à couvrir pour le transport scolaire classique sont estimés à hauteur de 37 329 784 €, et pour le transport scolaire région sud à 6 516 186 €, ce qui correspond à un montant cumulé de 43 845 970 €.

Afin de couvrir également les frais des futurs contrats d'exploitation, à conclure pour les 3 années scolaires subséquentes c.-à-d. 2028/29, 2029/30, et 2030/31 sur l'ensemble des transports scolaires, il est nécessaire de disposer des fonds nécessaires pour l'entièreté des transports scolaires nationaux. Le coût total supplémentaire correspondant pour la période de prorogation de la loi, c'est-à-dire du 16 juillet 2028 au 15 juillet 2031, est estimé à 207 566 085 €.

En conséquence et au regard des éléments qui précèdent une adaptation de la loi de financement du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus de l'ordre (arr.) de 280 967 000 € est nécessaire.



Volume des prestations :

Sur base du résultat de l'exercice 2024, ainsi que du nombre de kilomètres réellement prestés en janvier et février 2025 et du nombre de jours scolaires réels par mois pour 2025, le nombre total de kilomètres à prester pour l'exercice 2025 peut être estimé à 4 380 683 kilomètres.

Entre 2026 et 2025 une croissance globale de 2,63% a été calculé sur base d'une projection détaillée par lot et par mois. Pour les années suivantes, il a été retenu une augmentation uniforme de 2,5% par an du nombre de kilomètres, ce qui correspond à la croissance annuelle moyenne du nombre d'élèves selon les statistiques du MENJE (Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse). Les chiffres dans les tableaux ci-dessous englobent une marge de sécurité de 3% au niveau des volumes.

1. Transport scolaire classique :

Suivant ces hypothèses, l'évolution pluriannuelle du nombre de kilomètres estimés pour le transport scolaire classique est résumée dans le tableau ci-dessous :

Transport scolaire classique: Estimation évolution du nombre de Km 01/2025 - 07/2031													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
2025	478 220	357 758	506 093	265 589	361 789	457 994	265 587	0	289 635	554 185	361 802	482 030	4 380 683
2026	493 856	370 656	493 863	346 007	346 014	493 861	272 087	0	296 726	543 136	395 305	444 570	4 496 080
2027	506 202	379 922	506 210	354 657	354 664	506 207	278 889	0	304 144	556 715	405 187	455 685	4 608 482
2028	518 857	389 420	518 865	363 523	363 531	518 863	285 861	0	311 748	570 633	415 317	467 077	4 723 694
2029	531 829	399 156	531 837	372 611	372 619	531 834	293 008	0	319 541	584 899	425 700	478 754	4 841 787
2030	545 124	409 134	545 133	381 927	381 935	545 130	300 333	0	327 530	599 521	436 342	490 722	4 962 832
2031	558 753	419 363	558 761	391 475	391 483	558 758	307 841						3 186 434

2. Transport scolaire région sud :

La reprise du transport scolaire de la région sud à partir de janvier 2026 n'avait pas été anticipée lors de l'évaluation du montant à couvrir par la loi de financement actuelle. Le kilométrage annuel dans la région sud pour l'année 2026 est estimé à 210 328 kilomètres.

Pour l'année 2026, l'évolution détaillée du nombre de kilomètres pour ce transport est résumée comme suit :

Transport scolaire région sud: KM estimés pour 2026	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
Lot 1 - Esch-sur-Alzette	10 754	8 065	10 754	7 528	7 528	11 291	5 915	6 452	11 829	8 603	7 528	96 246
Lot 2 - Esch/Nord-Belval	4 962	3 721	4 962	3 473	3 473	5 210	2 729	2 977	5 458	3 970	3 473	44 410
Lot 3 - Pétange	4 610	3 458	4 610	3 222	3 222	4 833	2 512	2 792	5 081	3 681	3 234	41 255
Lot 4 - Dudelange	2 562	1 921	2 562	1 793	1 793	2 690	1 409	1 537	2 818	2 049	1 793	22 926
Lot 5 - Gare d'Esch	614	460	614	430	430	644	338	368	675	491	430	5 492
Total	23 501	17 626	23 501	16 446	16 446	24 669	12 902	14 126	25 861	18 793	16 458	210 328

Dans une perspective pluriannuelle, le tableau ci-dessous représente l'évolution du nombre de kilomètres par an jusqu'à la fin de l'année scolaire 2030/31, en prenant en compte une croissance annuelle du nombre de kilomètres estimée à 2,5%.



Transport scolaire région sud: Estimation évolution du nombre de Km 01/2026 - 07/2031													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
2026	23 501	17 626	23 501	16 446	16 446	24 669	12 902	0	14 126	25 861	18 793	16 458	210 328
2027	24 088	18 066	24 088	16 857	16 857	25 285	13 225	0	14 479	26 507	19 263	16 870	215 586
2028	24 691	18 518	24 691	17 278	17 278	25 917	13 556	0	14 841	27 170	19 745	17 291	220 976
2029	25 308	18 981	25 308	17 710	17 710	26 565	13 894	0	15 212	27 849	20 238	17 724	226 500
2030	25 941	19 455	25 941	18 153	18 153	27 229	14 242	0	15 593	28 546	20 744	18 167	232 163
2031	26 589	19 942	26 589	18 607	18 607	27 910	14 598						152 842

Nécessité d'une loi de financement :

En conséquence et au regard de tous les éléments qui précèdent une adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement des services réguliers spécialisés de transports scolaires par autobus est nécessaire.

Au vu de l'envergure du marché, le présent projet a pour objet de satisfaire aux exigences de l'article 99 de la Constitution qui exige une loi spéciale pour tout engagement financier dépassant le seuil tel que déterminé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État. Il est destiné à autoriser le ministre à conclure les contrats visés et à en supporter le coût de l'exploitation.



Texte du projet de loi

Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

Nous Guillaume, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ,

Vu la fiche financière ;

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ... et celle du Conseil d'État du ... portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à adapter les dépenses de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus.

Art. 2. L'échéance du 15 juillet 2028 est prorogée jusqu'au 15 juillet 2031.

Art. 3. Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 25 mai 2023 ne peuvent dépasser le montant de 280 967 000 euros TTC.

Ce montant correspond à la valeur 1.010,02 au 31 décembre 2024 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rapportée à la base 100 du 1er janvier 1948. Il sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie (en fonction de l'évolution de cette moyenne).

Les dépenses occasionnées par l'exécution de cet article sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

Art. 4. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

Cet article autorise le Gouvernement à adapter les dépenses autorisées par la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus. Cette adaptation est devenue nécessaire en raison de l'évolution des coûts et des futurs contrats à conclure relatifs à l'exploitation des transports scolaires par autobus jusqu'au 15 juillet 2028.

Ad article 2

Cet article porte adaptation de l'article 1^{er} de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus. Ainsi, l'échéance de la loi précitée fixée au 15 juillet 2028, intégrant à la fois la durée d'exécution des contrats de quatre années et la marge prévue en cas de recours contre une décision d'attribution qui aurait retardé leur conclusion, est prorogée de trois années supplémentaires, soit jusqu'au 15 juillet 2031 afin de permettre la couverture des futurs contrats à conclure.

Ad article 3

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement supplémentaire résultant des dispositions ci-dessus et telles qu'expliquées dans l'exposé des motifs ainsi que la fiche financière accompagnant le présent avant-projet de loi.

Les dépenses prévues aux articles 1^{er} et 2 ne pourront excéder le montant de 280 967 000 euros TTC et ce jusqu'au 15 juillet 2031. Ce montant correspond à la valeur 1 010,02 calculée sur la base de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation au 31 décembre 2024. Il comporte en outre, la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice. Le marché, et l'accord-cadre y résultant, contient une charge grevant le budget de l'État pour plus d'un exercice et dépasse le seuil réglementaire de 60 millions d'euros ce qui requiert par conséquent une loi spéciale de financement.

Le montant résulte des analyses effectuées par les services de l'Administration des transports publics et telles que présentées dans la fiche financière.

L'article précise que ces dépenses seront imputées au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, à la section des transports publics routiers.

Ad article 4

L'article prévoit l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication.



Texte coordonné du projet de loi

Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à ~~conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser 180 845 186 euros jusqu'au 15 juillet 2028~~ adapter les dépenses de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus.

~~Ce montant correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rattachés à la base 100 du 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie.~~

Art. 2. ~~Les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics. L'échéance du 15 juillet 2028 est prorogée jusqu'au 15 juillet 2031.~~

Art. 3. Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 25 mai 2023 ne peuvent dépasser le montant de 280 967 000 euros TTC.

Ce montant correspond à la valeur 1 010,02 au 31 décembre 2024 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation rattachés à la base 100 du 1^{er} janvier 1948. Il sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie (en fonction de l'évolution de cette moyenne).

Les dépenses occasionnées par l'exécution de cet article sont imputées sur le crédit inscrit annuellement à la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

~~La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.~~

~~Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.~~

Art. 4. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



Fiche financière

Les prévisions budgétaires actuelles font ressortir un dépassement approximatif de EUR 280 967 000 TTC (valeur 1 010,02 au 31 décembre 2024 de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation).

Ce montant s'explique comme suit :

1. Calcul de la valeur actualisée restante au 1^{er} janvier 2025

Marché loi montant ttc	180 845 186€			
Indice départ	930.37	2023	2024	
N	< 01.07.2023	01.07.2023 - 31.12.2023	01.01.2024 - 30.06.2024	01.07.2024 - 31.12.2024
Indice gén des prix à la consommation (moyenne semestrielle)	984.78	998.07	1 006.97	1 010.02
Engagement totaux	180 845 186€	180 845 186€	180 845 186€	180 845 186€
Liquidations dans la période	0€	2 522 223€	25 940 307€	18 427 302€
Liquidations cumulées	0€	2 522 223€	28 462 531€	46 889 833€
Marché nominal restant	180 845 186€	178 322 963€	152 382 655€	133 955 353€
Valeur adaptée N-1		191 421 394€	191 448 441€	166 984 004€
Marché restant s/val adaptée N-1		188 899 171€	165 508 133€	148 556 702€
Valeur adaptée marché restant N	191 421 394€	191 448 441€	166 984 004€	149 006 664€

La valeur actualisée restante du montant voté de 180 845 186 euros TTC pour la loi de financement au 31 décembre 2024, déduction faite des dépenses réalisées entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2024, est de 149 006 664 euros TTC (valeur 1 010,02 de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation pour le mois de décembre 2024).

En ajustant les montants prévus dans la loi de financement initiale à l'indice 1 010,02 et en les comparant aux liquidations réelles pour les années 2023 et 2024, il ressort que ces dernières sont restées inférieures aux montants initialement prévus. Un dépassement est prévisible à partir de l'année 2025, principalement dû à une augmentation des prix de la part des fournisseurs, supérieure à la variation de l'indice des prix.

Comparaison loi de financement initiale vs réalisé/estimé	Estimation loi de financement initiale		Dépenses réelles	
Valeur Indice	930.37	1010.02		Ecart
2023 (recalculé au prorata durée d'exploitation réelle)	2 163 475€	2 348 693€	2 552 422€	203 729€
2024	43 907 727€	47 666 716€	44 446 180€	-3 220 536€
2025 (estimé + marge de 3%)	45 005 420€	48 858 384€	52 568 197€	3 709 814€
Total 2023-2025	91 076 622€	98 873 792€	99 566 799€	693 007€

2. Estimation des dépenses supplémentaires restantes jusqu'au terme de la loi de financement actuelle, soit le 15 juillet 2028 (valeur de l'indice de référence 1 010,02)

Pour le calcul des dépenses restantes, ainsi que le surplus y attribuable, jusqu'au terme de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus, il est utile de scinder les calculs en trois parties distinctes.

2.1. Estimation de l'évolution des contrats-cadres du 1^{er} janvier 2025 au 11 décembre 2027 pour l'exploitation du transport scolaire classique



L'estimation des dépenses restantes à partir du 1^{er} janvier 2025 jusqu'à la fin de l'exploitation des accords-cadres, à savoir au plus tard jusqu'au 11 décembre 2027 est résumée dans le tableau ci-dessous. En y déduisant la valeur adaptée du marché restant, on obtient un manque de 10 993 549 euros (valeur 1 010,02).

Estimation évolution contrats cadres	KM	Coût (à prix constants)
2025	4 380 683	52 568 197€
2026	4 496 080	53 952 965€
2027 (jusqu'au 11.12.2027)	4 456 588	53 479 051€
Total:	13 333 351	160 000 213€
Valeur adaptée marché restant:		-149 006 664€
Surplus imputable à l'évolution du marché initial		10 993 549€

2.2. Estimation des dépenses supplémentaires non-prévues pour l'exploitation du transport scolaire région sud du 4 janvier 2026 jusqu'au 11 décembre 2027

Estimation évolution marché Scolaire Région Sud	KM	Coût (à prix constants)
2026	210 328	9 288 512€
2027 (jusqu'au 11.12.2027)	209 963	9 272 394€
Surplus imputable à l'évolution du marché scolaire Région Sud	420 291	18 560 906€

2.3. Dépenses restantes supplémentaires pour la période du 12 décembre 2027 au 15 juillet 2028

Estimation dépenses restantes jusqu'au terme de la loi actuelle	KM Scolaire classique	KM Scolaire Région Sud	Cout Scolaire classique	Cout Scolaire Region Sud	Cout total
2027 (12.12.-31.12)	151 895	5 623	1 822 738€	248 330€	2 071 069€
2028 (jusqu'au 15.07.2028)	2 958 920	141 929	35 507 046€	6 267 855€	41 774 901€
Surplus imputable jusqu'au terme de la loi	3 110 815	147 552	37 329 784€	6 516 186€	43 845 970€

3. Estimation des dépenses supplémentaires pour la période du 16 juillet 2028 au 15 juillet 2031 (valeur de l'indice de référence 1 010,02)

Le tableau ci-dessous représente les frais de fonctionnement estimatifs, non indexés, relatifs à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus et sa période de prorogation.




	KM	Coût (à prix constants)
2028 (16.07.-31.12.)	1 843 821	24 668 175€
2029	5 068 287	68 104 153€
2030	5 194 994	69 806 757€
2031 (jusqu'au 15.07.)	3 339 275	44 986 999€
Total:	15 446 378	207 566 085€

4. Synthèse

Tableau de synthèse	
Surplus total restant jusqu'au terme de la loi de financement	73 400 424€
Surplus dû à la Prolongation de la loi de financement (07/2028-07/2031)	207 566 085€
Surplus total estimé à prix constants valeur 1.010,02 de l'indice de référence	280 966 509€
Surplus arrondi du 01.01.2025 au 15.07.2031	280 967 000€



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 à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement 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 développement 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 3^{ème} 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 Oui Non
Documentation

Le projet de loi sur le financement du transport scolaire favorise l'inclusion sociale des élèves en leur permettant d'accéder à leur lieu d'enseignement grâce aux transports scolaires. En effet, par la prise en charge du coût des transports, il garantit un accès équitable à l'éducation pour tous.

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

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi ne poursuit pas cet objectif.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Oui Non
Documentation



Le projet de loi ne poursuit pas cet objectif.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi ne poursuit pas cet objectif.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi ne poursuit pas cet objectif.

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le financement du transport scolaire, qui est un moyen de transport collectif, contribue à la promotion de la mobilité durable. De plus, bien que l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides ne soit pas encore obligatoirement requise, leur mise en service dans le cadre du transport scolaire sera renforcée progressivement ce qui permettra d'assurer une mobilité durable.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi ne poursuit pas cet objectif.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable.

Points d'orientation Oui Non
Documentation

Le projet de loi ne poursuit pas cet objectif.

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 Oui Non
Documentation

Le projet de loi ne poursuit pas cet objectif.

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation Oui Non
Documentation



Le projet de loi ne poursuit pas cet objectif.

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**

**Afin d'enregistrer une version verrouillée du formulaire,
merci de le signer numériquement en cliquant ici :**



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



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.

1. Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 25 mai 2023 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus		
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Administration des transports publics		
Téléphone :	2465-2411	Courriel :	annick.trmata@atp.etat.lu
Objectif du projet :	Adaptation du financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s) :			
Date :	26/08/2025		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Le projet contribue-t-il à la réalisation des objectifs à valeur constitutionnelle ? Oui Non

Dans l'affirmative, veuillez sélectionner les objectifs concernés et veuillez fournir une brève explication dans la case «Remarques» indiquant en quoi cet ou ces objectifs sont réalisés :

- Garantir le droit au travail et veiller à assurer l'exercice de ce droit
- Promouvoir le dialogue social
- Veiller à ce que toute personne puisse vivre dignement et dispose d'un logement approprié
- Garantir la protection de l'environnement humain et naturel en œuvrant à l'établissement d'un équilibre durable entre la conservation de la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, ainsi que la sauvegarde de la biodiversité, et satisfaction des besoins des générations présentes et futures
- S'engager à lutter contre le dérèglement climatique et œuvrer en faveur de la neutralité climatique
- Protéger le bien-être des animaux
- Garantir l'accès à la culture et le droit à l'épanouissement culturel
- Promouvoir la protection du patrimoine culturel
- Promouvoir la liberté de la recherche scientifique dans le respect des valeurs d'une société démocratique fondée sur les droits fondamentaux et les libertés publiques

Remarques :



3. Mieux légiférer

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis ¹ :

- Chambre des fonctionnaires et employés publics
- Chambre des salariés
- Chambre des métiers
- Chambre de commerce
- Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

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

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ²
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ? Oui Non

Remarques / Observations :

7) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? Oui Non N.a. ²

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



8) **Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?** Oui Non N.a. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

9) **Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)** Oui Non

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

10) **Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?** Oui Non

11) **Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?** Oui Non

Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe «Once only» ?

12) **Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?** Oui Non

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

13) **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 :

14) **Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?** Oui Non N.a. ²

Si oui, expliquez de quelle manière :

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegkeetscheck.



6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

- 15) **Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?** Oui Non N.a. ²

Si oui, veuillez contacter le Ministère de l'Économie en suivant les démarches suivantes :

<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

- 16) **Directive « règles techniques » : Le projet introduit-il une exigence ou réglementation technique par rapport à un produit ou à un service de la société de l'information (domaine de la technologie et de l'information)?** Oui Non N.a. ²

Si oui, veuillez contacter l'ILNAS en suivant les démarches suivantes :

<https://portail-qualite.public.lu/content/dam/qualite/publications/normalisation/2017/lnas-notification-infolyer-web.pdf>

