



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 19 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 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés 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 10 octobre 2025

Le Premier ministre

Luc Frieden

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Yuriko Backes



Exposé des motifs

Considérations préliminaires

Les services de transports spécifiques réguliers spécialisés, connus sous la dénomination de « Mobibus », jouent un rôle essentiel pour les personnes à besoins spécifiques au Luxembourg, en leur permettant l'accès à l'éducation, au marché du travail et aux structures d'encadrement spécialisées.

L'État, et plus particulièrement le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, assure l'organisation des services, par l'intermédiaire de l'Administration des Transports publics, ci-après dénommée « ATP ».

La loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés autorise la conclusion de contrats pour ces services, dans la limite d'un montant de 211 850 000 euros TTC et pour une durée maximale de quatre ans. Elle couvre ainsi :

- les dépenses afférentes aux avenants ayant pris leurs effets au 1^{er} janvier 2024, conclus dans le cadre de la prolongation des contrats de services publics pour l'exploitation des transports Mobibus en vigueur depuis 2015, et ce, jusqu'à leur échéance fixée au 20 juillet 2025. Ceux-ci marquent ainsi le point de départ de la période couverte par la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés ;
- les dépenses résultant des accords-cadres conclus à la suite de la procédure de soumission publique lancée le 20 novembre 2024, et qui ont pris leurs effets au 21 juillet 2025.

Raisons de l'adaptation de la loi du 28 juin 2023

Révision des dépenses

1. Des échanges interministériels ont eu lieu autour du projet de loi 8005 relative aux services de transports spécifiques, en cours de procédure législative et notamment en commission parlementaire. Parallèlement, un état des lieux du transport Mobibus a été effectué au cours du deuxième semestre 2025, avec l'appui d'un consultant externe ; cette analyse a été menée par le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics conjointement avec le Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse (MENJE), les services du Ministère du Travail (MT) et du Ministère de la Famille, des Solidarités, du Vivre ensemble et de l'Accueil (MFSVA) ayant également été consultés.

Suite aux échanges interministériels susmentionnés, les hypothèses de croissance annuelle ont été révisées à la hausse, suivant l'analyse et la méthodologie décrite ci-après.

2. Les personnes handicapées à mobilité réduite dont la qualité de salarié handicapé a été reconnue conformément à la loi modifiée du 12 septembre 2003 relative aux personnes handicapées, et qui exercent un emploi sur le marché de travail ordinaire, bénéficient également d'un transport spécifique entre leur domicile et le lieu de travail. Avec effet au 1^{er} janvier 2025, il a été procédé au transfert opérationnel et contractuel du transport régulier du transport de ces personnes (ci-après « Job »), vers Mobibus. Jusqu'au 31 décembre 2024, ce transport « Job » était assuré dans le cadre des contrats (et de l'article budgétaire) du service « Adapto » qui est un service de transport spécifique à la demande. Ce transfert et



donc la couverture des dépenses y relatives n'était pas anticipé lors de l'élaboration de la loi de financement du 28 juin 2023. Cependant, au vu du caractère régulier de ces transports, il est assimilé aux transports Mobibus. L'organisation de ces trajets est devenue plus cohérente et plus structurée, ce qui a permis d'augmenter la qualité du service, à la satisfaction des personnes concernées qui se montrent globalement soulagées après cette restructuration.

Prorogation

Enfin, afin de pouvoir conclure prochainement les futurs marchés pour l'exploitation des services de transports Mobibus, il est indispensable de proroger la durée de la loi de financement en cours, et ce utilement jusqu'au 31 décembre 2031.

Au regard des éléments qui précèdent, une adaptation de la loi de financement du 28 juin 2023 est nécessaire. Au vu de l'envergure des dépenses, 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 la ministre à conclure les contrats visés et à en supporter le coût de l'exploitation.

Constats

Pour l'exercice budgétaire 2024, les dépenses s'élevaient à 55 155 742,59 euros, contre 51 017 226 euros estimés lors de l'élaboration de la loi de financement en vigueur (55 384 867 euros corrigé à la valeur 1 010,02 de l'indice de référence).

Un besoin de financement additionnel est d'ores et déjà prévisible à partir de l'année 2025.

Ce besoin de financement additionnel résulte de la conjonction de plusieurs facteurs :

- la croissance du nombre de bénéficiaires à transporter et de celui des structures qui les accueillent ;
- une évolution organisationnelle mise en œuvre le 1^{er} janvier 2025 afin d'améliorer l'efficacité et la qualité du service ;
- une croissance continue des demandes formulées, principalement par les structures spécialisées et les écoles que fréquentent les enfants et adultes à besoins spécifiques.

Le volume de kilomètres à parcourir dépend du nombre de bénéficiaires à transporter et de la localisation des trajets demandés, or l'ATP ne maîtrise ni le volume des prestations à assurer ni la localisation des trajets sollicités, ce qui limite la prévisibilité financière.

Analyse et méthodologie

Afin d'estimer le budget pluriannuel requis pour le service de transport Mobibus jusqu'au 31 décembre 2031, une analyse a été effectuée par l'ATP, avec l'appui d'un bureau de conseil externe



et en collaboration avec les ministères principalement concernés au vu des structures desservies (MT et notamment l'ADEM ; MFSVA ; MENJE)¹. Cette démarche a permis de réaliser les étapes suivantes :

1) Collecte des données de base

Les données disponibles pour l'année 2024 (dernier exercice clôturé) ont été collectées afin de définir la base de référence du modèle de calcul budgétaire. En parallèle, les ministères mentionnés ci-dessus, ont été consultés afin d'obtenir une estimation des évolutions futures de leurs besoins (bénéficiaires et structures) qui auraient potentiellement un impact sur le volume du service de transport Mobibus jusqu'au 31 décembre 2031.

Les données comprennent le nombre de bénéficiaires, les coûts unitaires par kilomètre par bénéficiaire et la distance moyenne parcourue par bénéficiaire.

Lors de ces échanges, des hypothèses de croissance ont été examinées et validées par les parties prenantes.

2) Élaboration du modèle budgétaire

En combinant les données de référence 2024 avec une série d'hypothèses spécifiques à chaque ministère, ce modèle permet d'estimer les coûts totaux projetés par scénario et par année sur l'ensemble de la période analysée.

Ces hypothèses portent à la fois sur :

- l'évolution du nombre de bénéficiaires ;
- les kilomètres moyens parcourus ;
- les coûts unitaires.

Sur la base de ces éléments, un modèle budgétaire pluriannuel a été établi.

Ce modèle budgétaire permet d'estimer le coût total du service Mobibus sur la période considérée.

¹ À noter que quelques bénéficiaires transportés seraient à considérer comme étant « liés » au Ministère de la Santé considérant que la structure qu'ils fréquentent dispose d'un agrément établi par ce ministère conformément à l'article 1^{er}, alinéa 2, de la loi modifiée du 8 septembre 1998 réglant les relations entre l'État et les organismes œuvrant dans les domaines social, familial et thérapeutique ; au vu du nombre limité ils ont été intégrés dans la catégorie « MFSVA ».



Données de base

#	Type de données	# en 2024	Unité
A	Nombre de bénéficiaires actifs total	3026	Bénéficiaires
B	Nombre de bénéficiaires MENJE	1534	
C	Nombre de bénéficiaires MENJE avec accompagnateur	77	
D	Nombre de bénéficiaires MENJE sans accompagnateur	1457	
E	Nombre de bénéficiaires MFSVA/MT	1492	
F	Nombre de bénéficiaires Ateliers protégés	1162	
G	Nombre de bénéficiaires CPP & services de jour	330	
H	Nombre de bénéficiaires "enfants encadrés APEMH CARR"	65	
I	Nombre de bénéficiaires MSFSVA/MT avec accompagnateur	1	
J	Nombre de bénéficiaires cas "non réguliers"	0	
K	Nombre de bénéficiaires Job	71	
L	Coût moyen unitaire (€/km)	6.4	€/km
M	Coût unitaire MENJE	6.8	
N	Coût unitaire pour bénéficiaires MENJE avec accompagnateur	6.8	
O	Coût unitaire pour bénéficiaires MENJE sans accompagnateur	6.8	
P	Coût unitaire km pour bénéficiaires MFSVA/MT	5.9	
Q	Coût unitaire km pour bénéficiaires Ateliers protégés	5.9	
R	Coût unitaire km pour bénéficiaires CPP / services de jour	5.9	
S	Coût unitaire km pour bénéficiaires "enfants encadrés APEMH CARR"	5.9	
T	Coût unitaire km pour bénéficiaires MSFSVA/MT avec accompagnateur	5.9	
U	Coût unitaire km pour bénéficiaires "cas non réguliers"	5.9	
V	Coût unitaire km pour bénéficiaires JOB	7.97	



#	Type de données	# en 2024	Unité
W	Nombre de km « véhicule » total sur l'année	8 566 883	Km / an
X	Nombre moyen de km par bénéficiaire MENJE	236	Km moyen / mois
Y	Nombre mensuel moyen de km par bénéficiaire MENJE avec accompagnateur	236	
Z	Nombre mensuel moyen de km par bénéficiaire MENJE sans accompagnateur	236	
AA	Nombre moyen de km par bénéficiaire MFSVA/MT	282	
AB	Nombre mensuel moyen de km par bénéficiaire Ateliers protégés	282	
AC	Nombre mensuel moyen de km par bénéficiaire CPP / services de jour	282	
AD	Nombre mensuel moyen de km par bénéficiaire enfants encadrés APEMH CARR	282	
AE	Nombre mensuel moyen de km par bénéficiaire MFSVA/MT avec accompagnateur	282	
AF	Nombre mensuel moyen de km pour les bénéficiaires "cas non réguliers"	282	
AG	Nombre mensuel moyen de km par bénéficiaire JOB	1394	
AH	Nombre mensuel moyen de km total par bénéficiaire (tout type)	236	

Élaboration du modèle budgétaire : Scénarios et hypothèses d'évolution des besoins

Dans le cadre des échanges entre l'ATP, les ministères concernés et le consultant, deux scénarios ont été élaborés à partir des différentes hypothèses fournies par chaque ministère, et projetés sur les années 2025 à 2031 : un scénario bas donc plus prudent en termes de progression des dépenses, et un scénario haut qui cependant engendre un coût plus élevé pour l'État, ce dernier ayant été retenu comme base de projection pour le modèle budgétaire, afin de ne pas risquer une insuffisance des crédits avant terme.

1) MENJE

Le MENJE a formulé plusieurs hypothèses qui sont les suivantes :

- augmentation du nombre de bénéficiaires : **par rapport à ce qui était envisagé dans le scénario bas, l'augmentation du nombre de bénéficiaires est corrélée à une mise en service des structures plus rapide que prévue.** Cette accélération conduit à une augmentation anticipée de la capacité d'accueil et, par conséquent, du nombre de bénéficiaires pris en charge ;



- augmentation du nombre d'institutions par Centre de compétences : **par rapport à ce qui était envisagé dans le scénario bas, les projets de régionalisation avancent à un rythme plus soutenu que prévu.** Cette accélération du calendrier initial serait rendue possible par la conclusion rapide d'accords entre les communes et la Commission des loyers, facilitant la mise à disposition des infrastructures nécessaires. Ce contexte favoriserait l'ouverture anticipée de nouvelles antennes, renforçant ainsi la capacité opérationnelle des Centres de compétences et accélérant la mise en œuvre des mesures prévues dans l'accord de coalition 2023–2028 ;
- décentralisation des Centres de compétences (impact sur les kilomètres moyens) : ici il n'y a pas de différence avec ce qui était envisagé dans le scénario bas. Le nombre de kilomètres parcourus par les bénéficiaires demeure constant sur la période. La décentralisation des Centres de compétences ne devrait pas entraîner d'impact significatif sur la distance moyenne parcourue par les bénéficiaires du MENJE. En effet, une implantation en milieu rural entraîne généralement davantage de trajets à vide, ce qui limite les gains potentiels en termes de distance totale, ces derniers dépendant fortement du point de départ effectif (lieu du dépôt) des bus ;
- augmentation du nombre de bénéficiaires nécessitant un accompagnateur : ici il n'y a pas de différence avec ce qui était envisagé dans le scénario bas. Le nombre de bénéficiaires nécessitant un accompagnateur devrait évoluer de manière proportionnelle au nombre total de bénéficiaires. Toute augmentation du nombre de bénéficiaires entraîne donc une augmentation équivalente du nombre de bénéficiaires accompagnés.

Le tableau ci-dessous présente les estimations retenues pour le scénario haut, mises en perspective avec celles du scénario bas à titre de comparaison :

#	Hypothèses	Scénario bas							Scénario haut						
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
H1.MJ	Augmentation du nombre de bénéficiaires MENJE	3%	3%	6%	7%	6%	4%	3%	4%	5%	7%	9%	5%	2%	1%
	Augmentation du nombre de bénéficiaires MENJE	1382.7	1430	1510	1610	1703	1766	1811	1401.44	1467	1573	1720	1813	1858	1876
H2.MJ	Augmentation totale du nombre d'institutions	9	24	19	21	18	3	14	12	29	22	28	2	3	13
	Augmentation du nombre d'institutions pour le CDM	0	2	1	1	1	0	0	0	2	1	2	0	0	0
	Augmentation du nombre d'institutions pour le CL	0	1	0	2	0	1	3	0	1	0	2	0	1	3
	Augmentation du nombre d'institutions pour le CDV	1	3	1	1	0	0	0	2	2	1	1	0	0	0
	Augmentation du nombre d'institutions pour le CTSa	1	7	8	9	8	2	5	3	11	9	11	1	1	5
	Augmentation du nombre d'institutions pour le CDA	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0
	Augmentation du nombre d'institutions pour le CEJHP	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
	Augmentation du nombre d'institutions pour le CDI	1	2	0	0	0	0	4	1	2	0	0	0	1	3
	Augmentation du nombre d'institutions pour le CDSE	6	8	7	8	7	0	2	6	10	9	10	1	0	2
	Décentralisation des centres de compétences (impact sur les km moyen MENJE)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
H4.MJ	Augmentation du nombre de bénéficiaires nécessitant un accompagnateur	3%	3%	6%	7%	6%	4%	3%	4%	5%	7%	9%	5%	2%	1%



2) MFVSA / MT

Le MFSVA et le MT ont formulé plusieurs hypothèses qui sont les suivantes :

- augmentation du nombre de bénéficiaires en ateliers protégés : dans le cadre de ce scénario, une croissance annuelle d'environ 3,3 % du nombre total de bénéficiaires, toutes catégories confondues est estimée. **Tandis que pour le scénario bas, la croissance annuelle envisagée est de 2,3 %.** Au niveau du nombre de structures, aucun projet d'ouverture de nouveaux ateliers n'est prévu d'ici 2031 ;
- augmentation du nombre de bénéficiaires fréquentant les CPP (Centre de Propédeutique Professionnel) et services de jour : concernant les CPP et dans le cadre de ce scénario, une croissance annuelle d'environ 3,3 % du nombre total de bénéficiaires, toutes catégories confondues est estimée, **tandis que pour le scénario bas aucune augmentation du nombre de places en CPP n'est prévue.** Pour les services de jour, ce qui est estimé pour le scénario haut est une croissance annuelle d'environ 3,3 % du nombre total de bénéficiaires, toutes catégories confondues **tandis que pour le scénario bas il est prévu l'ouverture de 24 places en 2025, 27 places en 2026 puis une augmentation moyenne de 20 places supplémentaires tous les deux ans pour les services de jour est prévue à partir de 2027 (il convient de noter que tous ces bénéficiaires ne font pas usage du service Mobibus) ;**
- augmentation du nombre de places pour enfants encadrés par le service APEMH CARR : ici il n'y a pas de différence avec ce qui était envisagé dans le scénario bas. Les 65 places existantes pour le CARR Nord, le CARR Sud, Alive et le Jugendlökal vont être augmentées de 5 places supplémentaires pour Alive en 2026 et de 20 places pour le Jugendlökal (10 places en 2028 et 10 places en 2029) ;
- ajout d'un aller-retour en journée pour certains bénéficiaires enfants encadrés par le service APEMH CARR (en kilomètres) : ici il n'y a pas de différence avec ce qui était envisagé dans le scénario bas. Objectif : permettre à certains enfants, actuellement scolarisés dans les structures du MENJE et bénéficiant déjà de transports Mobibus pour leur trajet de leur domicile à leur école, de bénéficier d'un aller-retour supplémentaire vers un service spécialisé d'accueil extra-scolaire en journée. Dès lors, les deux premiers trajets étant déjà présentés dans les chiffres actuels des bénéficiaires liés au MENJE, deux trajets supplémentaires doivent être ajoutés pour les enfants concernés par cette mesure ;
- augmentation de la population générale du MFSVA et du MT : le MFSVA estime une **croissance annuelle d'environ 3,3 %** du nombre total de bénéficiaires (ateliers protégés, CPP, services de jour), cette augmentation s'explique principalement par le passage progressif de jeunes actuellement suivis par le MENJE vers les structures du MFSVA ou du MT, à mesure qu'ils grandissent et que leurs besoins évoluent. Tandis que pour le scénario bas aucune augmentation de la population générale n'est prévue (à part spécifiquement pour les ateliers protégés et services de jour) ;
- nombre de bénéficiaires nécessitant un accompagnateur : à l'instar du MENJE qui offre déjà ce service depuis plusieurs années, le MFSVA souhaite mettre en place des accompagnateurs pendant le trajet Mobibus car certains bénéficiaires présentent des comportements nécessitant un accompagnement spécifique lors des transports. Le nombre de nouvelles



demandes chaque année est estimée à une par an, ici il n'y a pas de différence avec ce qui était envisagé dans le scénario bas ;

- prise en charge de transports non réguliers (lits de répit) : les lits de répit ont pour objectif d'accueillir des personnes en situation d'urgence pour des séjours temporaires, ou des personnes nécessitant un encadrement ponctuel plus intense que d'habitude. Dans le cadre de ce scénario haut, **l'ATP prévoit un taux d'occupation de 100 %**, ce qui implique le maintien d'un nombre de places constant, soit 56 lits, et un aller-retour vers ces services ; tandis que dans le cadre du scénario bas, l'ATP retient un taux d'occupation de 20 %, ce qui implique une augmentation progressive du nombre de lits de répit, atteignant 11 lits à terme, et un aller-retour vers ces services.

Le tableau ci-dessous présente les estimations retenues pour le scénario haut, mises en perspective avec celles du scénario bas à titre de comparaison :

#	Hypothèses	Scénario bas							Scénario haut						
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
H1.MF_MT	Augmentation du nombre de bénéficiaires en ateliers protégés (en %)	2.30%	2.30%	2.30%	2.30%	2.30%	2.30%	2.30%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%
H2.MF_MT	Augmentation du nombre de places en CPP & services de jour (en nombre de places pour le S1, en % pour le S2)	24	27	20	0	20	0	20	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%
H3.MF_MT	Augmentation du nombre de places pour "enfants encadrés APEMH CARR" (en nombre de places)	0	5	0	10	10	0	0	0	5	0	10	10	0	0
H4.MF_MT	Ajout d'un aller-retour en journée pour certains bénéficiaires "enfants encadrés APEMH CARR" (en km moyen par mois)	265	265	265	265	265	265	265	265	265	265	265	265	265	265
H5.MF_MT	Augmentation de la population générale du MSFVA & MT (en %)	-	-	-	-	-	-	-	H1-H2	H1-H2	H1-H2	H1-H2	H1-H2	H1-H2	H1-H2
H6.MF_MT	Nombre de bénéficiaires nécessitant un accompagnateur (en nombre d'accompagnateurs)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
H7.MF_MT	Inclusion des cas "non réguliers" (en nombre de lits de répits)	11.45	11.45	11.45	11.45	11.45	11.45	11.45	56	56	56	56	56	56	56

3) ADEM

L'ADEM a formulé plusieurs hypothèses concernant le service Mobibus Job (personnes ayant le statut de salarié handicapé et occupés sur le marché ordinaire du travail) qui sont les suivantes :

a) Contexte et analyse :

Sur les 1.399 salariés handicapés inscrits à l'ADEM seulement 609 personnes pourraient théoriquement être éligibles pour bénéficier du transport Mobibus Job. Ces personnes pourraient en effet relever du champ d'application de la loi, notamment en raison de troubles de la mobilité, de déficiences sensorielles ou de difficultés d'orientation dans l'espace et dans le temps.

Actuellement, le nombre effectif de personnes transportées est de 71.

Le nombre de salariés handicapés trouvant effectivement un emploi sur le marché ordinaire montre des tendances plutôt à la baisse pour les années à venir.

b) Hypothèses chiffrées :

- projection du nombre de salariés handicapés travaillant sur le marché ordinaire : dans le cadre de ce scénario , 71 salariés handicapés utilisent actuellement les services Mobibus Job, sur 609 salariés handicapés potentiellement éligibles à Mobibus. Afin de couvrir l'évolution potentielle du nombre de bénéficiaires Mobibus Job, **un taux de croissance annuel de 2,3 %**



sera appliqué sur le nombre de bénéficiaires. Ce taux correspond au taux de croissance utilisé par le MT dans son budget pluriannuel pour les ateliers protégés (encadrement et frais de salaires). Pour le scénario bas, aucune évolution du nombre de bénéficiaires n'aurait été anticipée ;

- nombre de bénéficiaires concernés par des trajets aller-retour supplémentaires : le nombre de salariés handicapés bénéficiant d'un 2^e aller-retour supplémentaire en journée s'élève actuellement à 5 personnes en 2025, sur les 71 salariés handicapés utilisant Mobibus Job (soit 7 %). L'ADEM, en concertation avec mes services, sont d'avis de limiter cette possibilité aux salariés handicapés ayant un besoin médical clair, comme c'est actuellement le cas, et de ne pas le proposer à l'ensemble des bénéficiaires. Concernant l'évolution de cette demande jusque 2031, le nombre de salariés handicapés obtenant un aller-retour supplémentaire représentera 7 % des bénéficiaires Mobibus Job chaque année, ce nombre évoluera de la même manière que le nombre total de bénéficiaires Mobibus Job. Ici il n'y a pas de différence avec ce qui était envisagé dans le scénario bas.

Le tableau ci-dessous présente les estimations retenues pour le scénario haut, mises en perspective avec celles du scénario bas à titre de comparaison :

#	Hypothèses	Scénario bas							Scénario haut						
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
H1.ADEM	Augmentation du nombre de salariés handicapés travaillant sur le marché ordinaire (en %)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2.30%	2.30%	2.30%	2.30%	2.30%	2.30%	2.30%
H2.ADEM	Impact du pacte migratoire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H3.ADEM	Ajout d'un aller-retour en journée pour certains bénéficiaires Mobibus Job (en proportion (%) de bénéficiaires Mobibus Job)	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%

4) Hypothèses de marge

- augmentation des coûts liés aux kilomètres (en pourcentage) : dans le cadre de ce scénario, l'ATP estime que ces coûts peuvent être soumis à une augmentation des prix non-liée à l'inflation (par exemple une augmentation des salaires suivant la convention collective de travail du personnel de conduite). Dès lors, une **augmentation annuelle de 0,75 %** a été prise en compte pour le scénario haut tandis que pour le scénario bas, l'ATP ne tient pas compte de facteurs d'évolution de prix autres que l'inflation et estime que ces coûts seront fixes dans le temps ;
- évolution annuelle du nombre de kilomètres moyen (en pourcentage) : l'hypothèse retenue est celle d'une stabilité au niveau des kilomètres, ici il n'y a pas de différence avec ce qui était envisagé dans le scénario bas.



Le tableau ci-dessous présente les estimations retenues pour le scénario haut, mises en perspective avec celles du scénario bas à titre de comparaison :

#	Hypothèses	Scénario bas							Scénario haut						
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
H1.TR	Coût unitaire moyen bénéficiaires MENJE (€/KM)	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.86 €	6.91 €	6.96 €	7.02 €	7.07 €	7.12 €	7.18 €
H2.TR	Coût unitaire moyen bénéficiaires MENJE avec accompagnateur (€/km)	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.86 €	6.91 €	6.96 €	7.02 €	7.07 €	7.12 €	7.18 €
H3.TR	Coût unitaire moyen bénéficiaires MENJE sans accompagnateur (€/km)	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.81 €	6.86 €	6.91 €	6.96 €	7.02 €	7.07 €	7.12 €	7.18 €
H4.TR	Coût unitaire moyen pour bénéficiaires MFSVA/MT	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.94 €	5.99 €	6.03 €	6.08 €	6.12 €	6.17 €	6.22 €
H5.TR	Coût unitaire moyen pour bénéficiaires Ateliers protégés	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.94 €	5.99 €	6.03 €	6.08 €	6.12 €	6.17 €	6.22 €
H6.TR	Coût unitaire moyen pour bénéficiaires "Enfants encadrés APEMH CARR"	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.94 €	5.99 €	6.03 €	6.08 €	6.12 €	6.17 €	6.22 €
H7.TR	Coût unitaire moyen pour bénéficiaires CPP / services de jour	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.94 €	5.99 €	6.03 €	6.08 €	6.12 €	6.17 €	6.22 €
H8.TR	Coût unitaire moyen pour accompagnateur MFSVA/MT	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.94 €	5.99 €	6.03 €	6.08 €	6.12 €	6.17 €	6.22 €
H9.TR	Coût unitaire moyen pour bénéficiaires JOB	7.97 €	7.97 €	7.97 €	7.97 €	7.97 €	7.97 €	7.97 €	8.03 €	8.09 €	8.15 €	8.21 €	8.27 €	8.34 €	8.40 €
H10.TR	Coût unitaire moyen pour bénéficiaires "cas non réguliers"	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.90 €	5.94 €	5.99 €	6.03 €	6.08 €	6.12 €	6.17 €	6.22 €
H11.TR	Augmentation des coûts liés aux km (%)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%
H12.TR	Evolution annuelle du nombre de KM moyen (%)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Évolutions estimées du nombre de bénéficiaires et des kilomètres parcourus

Le tableau suivant présente l'évolution estimée du nombre de bénéficiaires Mobibus de 2025 à 2031 par ministère concerné :

Estimation évolution bénéficiaires	bénéficiaires MENJE	dont bénéficiaires MENJE avec accompagnateur	dont bénéficiaires MENJE sans accompagnateur	bénéficiaires (MT + MFSVA)	dont bénéficiaires ateliers protégés	dont bénéficiaires CPP/formations /services de jour	bénéficiaires JOB	Total bénéficiaires
2025	1 581	79	1 501	1 541	1 200	341	73	3 194
2026	1 634	82	1 552	1 592	1 240	352	74	3 301
2027	1 726	87	1 639	1 645	1 281	364	76	3 446
2028	1 840	92	1 748	1 699	1 323	376	78	3 617
2029	1 946	98	1 849	1 755	1 367	388	80	3 781
2030	2 018	101	1 917	1 813	1 412	401	81	3 912
2031	2 070	104	1 966	1 873	1 459	414	83	4 026

Le tableau suivant présente l'évolution estimée du nombre kilomètres parcourus pour le service Mobibus de 2025 à 2031 par ministère concerné :

Estimation évolution KM	KM MENJE	dont KM MENJE avec accompagnateur	dont KM MENJE sans accompagnateur	KM (MT + MFSVA)	dont KM ateliers protégés	dont KM CPP/formations /services de jour	dont KM autres	KM JOB	Total KM
2025	4 474 524	224 601	4 249 922	5 643 086	4 064 996	1 154 431	423 660	1 215 005	11 332 615
2026	4 626 352	232 222	4 394 130	6 033 211	4 199 141	1 192 527	641 543	1 242 950	11 902 513
2027	4 885 693	245 240	4 640 453	6 412 352	4 337 712	1 231 880	842 760	1 271 538	12 569 583
2028	5 210 495	261 544	4 948 951	6 832 623	4 480 857	1 272 532	1 079 234	1 300 783	13 343 901
2029	5 510 166	276 586	5 233 580	7 260 398	4 628 725	1 314 526	1 317 147	1 330 701	14 101 264
2030	5 713 531	286 794	5 426 737	7 660 940	4 781 473	1 357 905	1 521 562	1 361 307	14 735 779
2031	5 859 444	294 118	5 565 326	8 068 336	4 939 262	1 402 716	1 726 358	1 392 617	15 320 397



Coûts moyens annuels par catégorie

Les dépenses ventilées sont les suivantes, par année (tableau 1) ; au tableau 2 elles sont déclinées en coûts moyens par bénéficiaire par an :

Coûts par an	MENJE	MFSVA/MT	JOB	Total
2025	30 700 043	33 543 916	10 439 150	74 683 110
2026	31 979 813	36 131 884	10 759 345	78 871 043
2027	34 025 808	38 690 519	11 089 361	83 805 688
2028	36 560 008	41 535 524	11 429 500	89 525 032
2029	38 952 653	44 466 985	11 780 071	95 199 709
2030	40 693 219	47 272 049	12 141 395	100 106 664
2031	42 045 439	50 159 289	12 513 802	104 718 530
Total	254 956 982	291 800 168	80 152 625	626 909 776

tableau 1

Coûts moyens par bénéficiaire par an	MENJE	MFSVA/MT	JOB	Total
2025	19 424	21 764	143 725	23 379
2026	19 570	22 695	144 803	23 896
2027	19 716	23 525	145 889	24 317
2028	19 864	24 448	146 983	24 750
2029	20 013	25 338	148 085	25 179
2030	20 163	26 076	149 196	25 587
2031	20 315	26 784	150 315	26 013

tableau 2



Texte du projet de loi

Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés

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

Le Conseil d'Etat entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

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

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à adapter les dépenses de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés.

Art.2. La période maximale de quatre ans prévue par la loi du 28 juin 2023 précitée est prorogée jusqu'au 31 décembre 2031.

Art. 3. Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 28 juin 2023 ne peuvent dépasser le montant de 450 852 000 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 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.

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 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés. Cette adaptation est devenue nécessaire en raison de l'évolution des coûts et des futurs contrats à conclure relatifs à l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour une période maximale de quatre ans.

Ad article 2

Cet article porte sur l'adaptation de l'échéance indiquée à l'article 1^{er} de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés. Ainsi comme énoncé dans l'exposé des motifs, la période maximale de quatre ans prévue par la loi précitée est prorogée jusqu'au 31 décembre 2031 afin de permettre la couverture des futurs contrats à conclure.

Ad article 3

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire nécessaire au financement supplémentaire résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 28 juin 2023 et telle qu'expliquée dans l'exposé des motifs.

Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par ladite loi ne pourront excéder le montant de 450 852 000 euros TTC et ce jusqu'au 31 décembre 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 dépassant le seuil réglementaire de 60 millions d'euros ce qui requiert par conséquent une loi spéciale de financement.

Le montant de 450 852 000 euros TTC 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

Projet de loi relative à l'adaptation de de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés

Art. 1^{er}.

~~Le Gouvernement est autorisé à conclure des contrats pour l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés pour un montant ne pouvant dépasser 211 850 000 euros TTC, pour une période maximale de quatre ans adapter les dépenses de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés.~~

~~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. La période maximale de quatre ans prévue par la loi du 28 juin 2023 précitée est prorogée jusqu'au 31 décembre 2031.~~

Art. 3.

~~Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi précitée du 28 juin 2023 ne peuvent dépasser le montant de 450 852 000 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 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 besoin de financement additionnel approximatif de 450 852 000 euros 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

Suivi loi de financement Mobibus récapitulatif				
Marché loi	211 850 000€			
Indice départ (moyenne semestrielle indice des prix à la consommation)	930.37	2023	2024	
Période (N)	01.05.2022	01.01.2024	01.07.2024	01.01.2025
Indice gén des prix à la consommation (moyenne semestrielle)		998.07	1 006.97	1 010.02
Engagements totaux		211 850 000€	211 850 000€	211 850 000€
Liquidations dans la période		0€	29 354 553€	24 148 831€
Liquidations totales		0€	29 354 553€	53 503 384€
Valeur adaptée N-1		227 265 636€	227 265 636€	199 675 897€
Marché restant s/val adaptée N-1		227 265 636€	197 911 082€	175 527 067€
Valeur adaptée marché restant N		227 265 636€	199 675 897€	176 058 718€

La valeur actualisée restante du montant voté de 211 850 000 euros pour la loi de financement au 1^{er} janvier 2025, déduction faite des dépenses réalisées entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2024, est de 176 058 718 euros (valeur 1 010,02 de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation au 31 décembre 2024).

2. Estimation des dépenses supplémentaires jusqu'au 31 décembre 2027

L'estimation des dépenses supplémentaires résumée dans le tableau ci-dessous est basé sur les hypothèses de croissance en volume kilométrique énoncés à l'exposé des motifs pour le scénario 2, en distinguant entre « Mobibus classique » et « Jobs ».

	KM Mobibus classique (km/an)	KM Mobibus Jobs (km/an)	Coût Mobibus classique (€)	Coût Mobibus Job (€)
2025	10 117 610	1 215 004.824	€ 64 243 959	€ 10 439 150
2026	10 659 563	1 242 949.935	€ 68 111 698	€ 10 759 345
2027	11 298 045	1 271 537.783	€ 72 716 327	€ 11 089 361
Total	32 075 218	3 729 493	205 071 984	32 287 857



3. L'estimation des dépenses supplémentaires pour la période de prorogation du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2031

Le coût estimatif lié à une prolongation de la loi de financement jusqu'au 31 décembre 2031, afin de pouvoir procéder à la conclusion de contrats futurs est détaillé dans le tableau ci-dessous.

Estimation dépenses supplémentaires jusqu'à 2031				
	KM Mobibus classique (km/an)	KM Mobibus Jobs (km/an)	Coût Mobibus classique (€)	Coût Mobibus Job (€)
2028	12 043 118	1 300 783.152	€ 78 095 532	€ 11 429 500
2029	12 770 563	1 330 701.165	€ 83 419 638	€ 11 780 071
2030	13 374 472	1 361 307.292	€ 87 965 268	€ 12 141 395
2031	13 927 780	1 392 617.359	€ 92 204 728	€ 12 513 802
Total	52 115 932	5 385 409	341 685 166	47 864 768

Le tableau ci-après présente le montant des dépenses supplémentaires par rapport à la loi, relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés, calculé sur la base de la valeur 1 010,02 de la moyenne semestrielle de l'indice des prix à la consommation au 31 décembre 2024.

Tableau de synthèse	
Recalcul programme pluriannuel Mobibus classique (2025-2027)	205 071 983.94€
Prise en compte Jobs (2025-2027)	32 287 857.01€
Prolongation y inclus Jobs (2028-2031)	389 549 934.81€
Valeur restante au 01.01.2025	- 176 058 718.49€
Besoin de financement additionnel calculé	450 851 057.27€
Besoin de financement additionnel arrondi	450 852 000.00€



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 : La Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics

Projet de loi ou amendement : Projet de loi relative à l'adaptation de la loi du 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés

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
Documentation ☒ Oui ☐ Non

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

Points d'orientation
Documentation ☐ Oui ☒ Non

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation ☐ Oui ☒ Non

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

Points d'orientation
Documentation ☐ Oui ☒ Non

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire.

Points d'orientation
Documentation ☐ Oui ☒ Non

6. Assurer une mobilité durable.

Points d'orientation
Documentation ☒ Oui ☐ Non

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

Points d'orientation
Documentation ☐ Oui ☒ Non



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

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

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

10. Garantir des finances durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

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**

Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
1		Contribue à la réduction du taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	Taux de risque de pauvreté ou d'exclusion sociale	% de la population
1		Contribue à la réduction du nombre de personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	Personnes vivant dans des ménages à très faible intensité de travail	milliers
1		Contribue à la réduction de la différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	Différence entre taux de risque de pauvreté avant et après transferts sociaux	pp
1		Contribue à l'augmentation du taux de certification nationale	Taux de certification nationale	%
1		Contribue à l'apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	Apprentissage tout au long de la vie en % de la population de 25 à 64 ans	%
1		Contribue à l'augmentation de la représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	Représentation du sexe sous-représenté dans les organes de prises de décision	%
1		Contribue à l'augmentation de la proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	Proportion des sièges détenus par les femmes au sein du parlement national	%
1		Contribue à l'amélioration de la répartition des charges de travail domestique dans le sens d'une égalité des genres	Temps consacré au travail domestique non payé et activités bénévoles	hh:mm
1		Contribue à suivre l'impact du coût du logement afin de circonscrire le risque d'exclusion sociale	Indice des prix réels du logement	Indice 2015=100
2		Contribue à la réduction du taux de personnes en surpoids ou obèses	Taux de personnes en surpoids ou obèses	% de la population
2		Contribue à la réduction du nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nombre de nouveaux cas d'infection au VIH	Nb de personnes
2		Contribue à la réduction de l'incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Incidence de l'hépatite B pour 100 000 habitants	Nb de cas pour 100 000 habitants



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
2		Contribue à la réduction du nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nombre de décès prématurés liés aux maladies chroniques pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nombre de suicides pour 100 000 habitants	Nb de suicides pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction du nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nombre de décès liés à la consommation de psychotropes	Nb de décès
2		Contribue à la réduction du taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Taux de mortalité lié aux accidents de la route pour 100 000 habitants	Nb de décès pour 100 000 habitants
2		Contribue à la réduction de la proportion de fumeurs	Proportion de fumeurs	% de la population
2		Contribue à la réduction du taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Taux de natalité chez les adolescentes pour 1 000 adolescentes	Nb de naissance pour 1 000 adolescentes
2		Contribue à la réduction du nombre d'accidents du travail	Nombre d'accidents du travail (non mortel + mortel)	Nb d'accidents
3		Contribue à l'augmentation de la part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	Part de la surface agricole utile (SAU) en agriculture biologique	% de la surface agricole utile (SAU)
3		Contribue à l'augmentation de la productivité de l'agriculture par heure travaillée	Productivité de l'agriculture par heure travaillée	Indice 2010=100
3		Contribue à la réduction d'exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Exposition de la population urbaine à la pollution de l'air par les particules fines	Microgrammes par m ³
3		Contribue à la réduction de production de déchets par habitant	Production de déchets par habitant	kg/hab
3		Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets municipaux	Taux de recyclage des déchets municipaux	%
3		Contribue à l'augmentation du taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	Taux de recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques	%
3		Contribue à la réduction de la production de déchets dangereux	Production de déchets dangereux	tonnes
3		Contribue à l'augmentation de la production de biens et services environnementaux	Production de biens et services environnementaux	millions EUR
3		Contribue à l'augmentation de l'intensité de la consommation intérieure de matière	Intensité de la consommation intérieure de matière	tonnes / millions EUR
4		Contribue à la réduction des jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	Jeunes sans emploi et ne participant ni à l'éducation ni à la formation (NEET)	% de jeunes



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
4		Contribue à l'augmentation du pourcentage des intentions entrepreneuriales	Pourcentage des intentions entrepreneuriales	%
4		Contribue à la réduction des écarts de salaires hommes-femmes	Écarts de salaires hommes-femmes	%
4		Contribue à l'augmentation du taux d'emploi	Taux d'emploi	% de la population
4		Contribue à la création d'emplois stables	Proportion de salariés ayant des contrats temporaires	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction de l'emploi à temps partiel involontaire	Emploi à temps partiel involontaire	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction des salariés ayant de longues heures involontaires	Salariés ayant de longues heures involontaires	% de l'emploi total
4		Contribue à la réduction du taux de chômage	Taux de chômage	% de la population active
4		Contribue à la réduction du taux de chômage longue durée	Taux de chômage longue durée	% de la population active
4		Contribue à l'augmentation du taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	Taux de croissance du PIB réel (moyenne sur 3 ans)	%
4		Contribue à l'augmentation de la productivité globale des facteurs	Productivité globale des facteurs	Indice 2010=100
4		Contribue à l'augmentation de la productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	Productivité réelle du travail par heures travaillées (taux de croissance moyen sur 3 ans)	%
4		Contribue à l'augmentation de la productivité des ressources	Productivité des ressources	Indice 2000=100
4		Contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière	Valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière, en proportion de la valeur ajoutée totale des branches	% de la VA totale
4		Contribue à l'augmentation de l'emploi dans l'industrie manufacturière	Emploi dans l'industrie manufacturière, en proportion de l'emploi total	% de l'emploi
4		Contribue à la réduction des émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière	Émissions de CO ₂ de l'industrie manufacturière par unité de valeur ajoutée	% de la VA totale
4		Contribue à l'augmentation des dépenses intérieures brutes de "Research & Development"	Niveau des dépenses intérieures brute de "Research & Development"	% du PIB
4		Contribue à l'augmentation du nombre de chercheurs	Nombre de chercheurs pour 1 000 actifs	nb pour 1 000 actifs



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
5		Contribue à la réduction du nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	Nombre de personnes confrontées à la délinquance, à la violence ou au vandalisme dans leur quartier, en proportion de la population totale	%
5		Contribue à la réduction du pourcentage du territoire transformé en zones artificialisées	Zones artificialisées	% du territoire
5		Contribue à l'augmentation des dépenses totales de protection environnementale	Dépenses totales de protection environnementale	millions EUR
6		Contribue à l'augmentation de l'utilisation des transports publics	Utilisation des transports publics	% des voyageurs
7		Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg d'azote par ha surface agricole utile surface agricole utile SAU)?	Bilan des substances nutritives d'azote	kg d'azote par ha surface agricole utile (SAU)
7		Contribue à la fertilité des sols sans nuire à la qualité des eaux de surface et/ou les eaux souterraines, de provoquer l'eutrophisation des eaux et de dégrader les écosystèmes terrestres et/ou aquatiques (unité : kg de phosphore par ha surface agricole utile SAU)	Bilan des substances nutritives phosphorées	kg de phosphore par ha surface agricole utile (SAU)
7		Contribue à une consommation durable d'une eau de robinet de qualité potable	Part des dépenses en eau dans le total des dépenses des ménages	%
7		Contribue à l'augmentation du pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	Pourcentage des masses d'eau de surface naturelles ayant atteint un état écologique "satisfaisant" et des masses d'eau souterraine ayant atteint un bon état chimique	%
7		Contribue à l'augmentation de l'efficacité de l'usage de l'eau	Efficacité de l'usage de l'eau	m³/millions EUR
7		Contribuer à une protection des masses d'eau de surfaces et les masses d'eau souterraine par des prélèvements durables et une utilisation plus efficiente de l'eau	Indice de stress hydriques	%
7		Contribue à la préservation et/ou l'augmentation de la part de zones agricoles et forestières	Part des zones agricoles et forestières	% du territoire
7		Contribue à l'augmentation de la part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	Part du territoire désignée comme zone protégée pour la biodiversité	% du territoire
7		Contribue à la protection des oiseaux inscrits sur la liste rouge des espèces menacées	Nombre d'espèces sur la liste rouge des oiseaux	Nb d'espèces
7		Contribue à la lutte contre les espèces exotiques invasives inscrites sur la liste noire	Nombre de taxons sur la liste noire des plantes vasculaires	Nb de taxons
7		Contribue à la favorabilité de l'état de conservation des habitats	État de conservation des habitats	% favorables



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
8		Contribue à la réduction de l'intensité énergétique	Intensité énergétique	Térajoules/millions EUR
8		Contribue à la réduction de la consommation finale d'énergie	Consommation finale d'énergie	GWh
8		Contribue à l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	%
8		Contribue à la réduction de la part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	Part des dépenses énergétiques dans le total des dépenses des ménages	%
8		Contribue à la réduction du total des émissions de gaz à effet de serre	Total des émissions de gaz à effet de serre	millions tonnes CO ₂
8		Contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQE)	Émissions de gaz à effet de serre hors système d'échanges de quotas d'émission (SEQE)	millions tonnes CO ₂
8		Contribue à la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre	Intensité des émissions de gaz à effet de serre	kg CO ₂ / EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Éducation	Aide au développement - Éducation	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Agriculture	Aide au développement - Agriculture	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Santé de base	Aide au développement - Santé de base	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de la part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	Part des étudiants des pays en développement qui étudient au Luxembourg	%
9		Contribue à l'augmentation du montant des bourses d'étude	Montant des bourses d'étude	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Eau et assainissement	Aide au développement - Eau et assainissement	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Énergie	Aide au développement - Énergie	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Lois et règlements commerciaux	Aide au développement - Lois et règlements commerciaux	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation du montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	Montant des dépenses sociales exprimé en ratio du PIB	% du PIB
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (absolu)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés	millions EUR (prix constant 2016)



Champ d'action	Évaluation ¹	Indicateur évaluation	Indicateur national	Unité
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés (en proportion du montant total d'aide au développement)	Aide publique nette au développement, montant alloué aux pays les moins avancés, en proportion du montant total d'aide au développement	%
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	Aide au développement - Prévention et préparation aux catastrophes	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses liées au climat	Contribution à l'engagement international de 100 milliards USD pour dépenses liées au climat	millions EUR
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement avec marqueur biodiversité	Aide au développement avec marqueur biodiversité	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	Aide publique nette au développement, montant total, en proportion du revenu national brut	% du RNB
9		Contribue à l'augmentation de l'aide au développement - Coopération technique	Aide au développement - Coopération technique	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à la réduction de la dette publique en proportion du produit intérieur brut	Dette publique en proportion du produit intérieur brut	% du PIB
9		Contribue à l'augmentation du montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	Montant investi dans des projets de soutien à l'enseignement supérieur	millions EUR (prix constant 2016)
9		Contribue à l'augmentation de l'aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	Aide publique au développement - Renforcement de la société civile dans les pays partenaires	millions EUR (prix constant 2016)
10		Contribue à l'action climatique dans les pays en développement et à la protection du climat au niveau global	Contributions déterminées au niveau national (CDN) à la réduction des émissions de gaz à effet de serre	millions EUR
10		Contribue à l'augmentation de l'alimentation du fonds climat énergie	Fonds climat et énergie	millions EUR
10		Contribue à l'augmentation de la part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	Part des taxes environnementales dans le total des taxes nationales	% du revenu fiscal

**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 28 juin 2023 relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés		
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Administration des transports publics Annick Trmata		
Téléphone :	2465 -2411	Courriel :	annick.trmata@atp.etat.lu
Objectif du projet :	Adaptation du financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s) :	Ministère du Travail - Ministère de la Famille, des Solidarités et du Vivre ensemble et de l'Accueil - Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse - ADEM		
Date :	01/09/2025		

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 :

Avis du Ministère du Travail - Ministère de la Famille, des Solidarités et du Vivre ensemble et de l'Accueil - Ministère de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse - ADEM

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 ?

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

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'Economie en suivant les démarches suivantes :

<https://mecg.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/ilnas-notification-infolyer-web.pdf>