

N° 8725¹

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

PROJET DE LOI

relative au régime d'aides pour l'acquisition
de véhicules routiers à zéro émission de CO₂

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIÉS

(23.4.2026)

Par lettre du 2 avril 2026, Monsieur Serge WILMES, ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité, a soumis le projet de loi sous rubrique pour avis à la Chambre des salariés.

*

1. L'OBJET DU PROJET DE LOI SOUS AVIS

1. Le présent projet de loi vise à prolonger, au-delà du 30 juin 2026, le régime d'aides financières pour la promotion des véhicules routiers à zéro émission de CO₂ (« Klimabonus Mobilité ») pour une durée supplémentaire de quatre ans, couvrant les véhicules acquis entre le 1er juillet 2026 et le 30 juin 2030.

2. Les montants des différentes aides restent inchangés et demeurent échelonnés conformément au régime actuellement en vigueur.

3. Outre cette prolongation, le projet de loi prévoit l'introduction d'un mécanisme de préfinancement des aides étatiques « Klimabonus Mobilité » pour tous les véhicules acquis à partir du 1er janvier 2027. Ce mécanisme sera réservé, dans une première phase, aux seules personnes physiques.

*

2. LES COMMENTAIRES DE LA CHAMBRE DES SALARIÉS

2.1. L'accélération de l'électrification du secteur des transports : un impératif à la fois écologique, social, et géostratégique

4. Le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) pour la période 2021-2030 fixe plusieurs objectifs écologiques ambitieux à l'horizon 2030 : une réduction des émissions de gaz à effet de serre (ci-après « émissions de GES ») de 55 % par rapport à 2005, une augmentation de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie à 37 %, ainsi qu'une amélioration de l'efficacité énergétique de 44 %. **Étant donné qu'environ 60 % des émissions totales de GES au Luxembourg peuvent être attribuées au secteur des transports, la promotion de la mobilité électrique joue un rôle crucial dans la décarbonation du pays.**

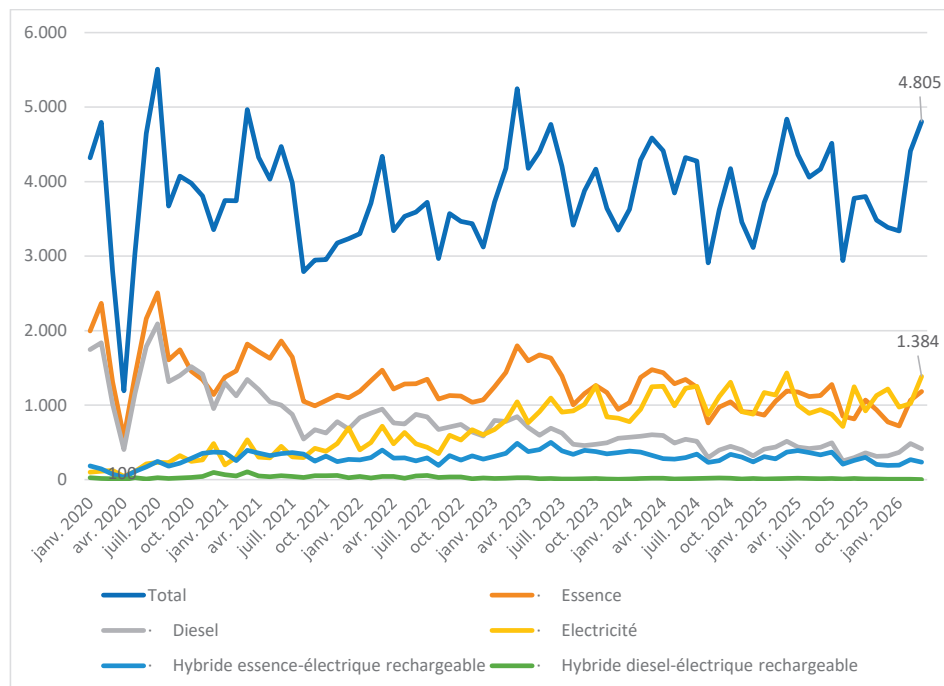
5. Vu que l'électrification de la mobilité individuelle constitue une condition sine qua non de la réalisation des objectifs écologiques nationaux, **le PNEC vise à porter la part des véhicules électriques et hybrides rechargeables à 49 % du parc total des véhicules immatriculés au Luxembourg à l'horizon 2030.**

6. Cependant, nous constatons qu'après l'essor qu'ont connu les véhicules électriques à partir de 2020, les progrès en matière d'électrification de la mobilité individuelle au Luxembourg affichent un

fort ralentissement depuis 2024, et **que les parts de marché des véhicules électriques nouvellement immatriculés semblent plutôt stagner.**

7. En effet, au vu de l'évolution de la part des voitures électriques dans le total des nouvelles immatriculations au Luxembourg, il apparaît clairement que la tendance très positive enregistrée entre 2020 et 2024 s'est essoufflée et que cette part se stabilise désormais généralement entre 25 % et 30 %, avec de fortes variations mensuelles (par exemple 19,42 % en juillet 2025 et 35,90 % en décembre 2025).

Graphique 1 : L'évolution du nombre de nouvelles immatriculations par mois (janvier 2020 - février 2026)

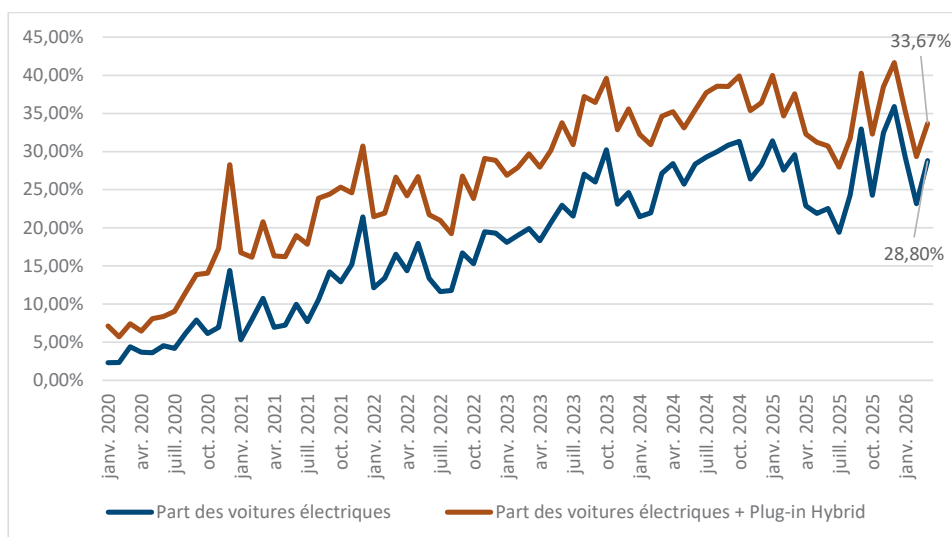


Données : STATEC ((DF_D6122) Nombre de nouvelles immatriculations de véhicules routiers par type de véhicules et carburant) ; Graphique : CSL.

8. Selon les dernières données datant de mars 2026, parmi les 4.805 nouvelles voitures immatriculées durant ce mois, seules 1.384 étaient des voitures 100 % électriques, 233 des voitures hybrides essence-électrique rechargeables et une seule une voiture hybride diesel-électrique rechargeable.

9. Ainsi, la part des voitures 100 % électriques dans le total des nouvelles immatriculations s'élevait à 28,8 %. En y ajoutant les voitures hybrides rechargeables (« plug-in »), cette part atteignait 33,67 %.

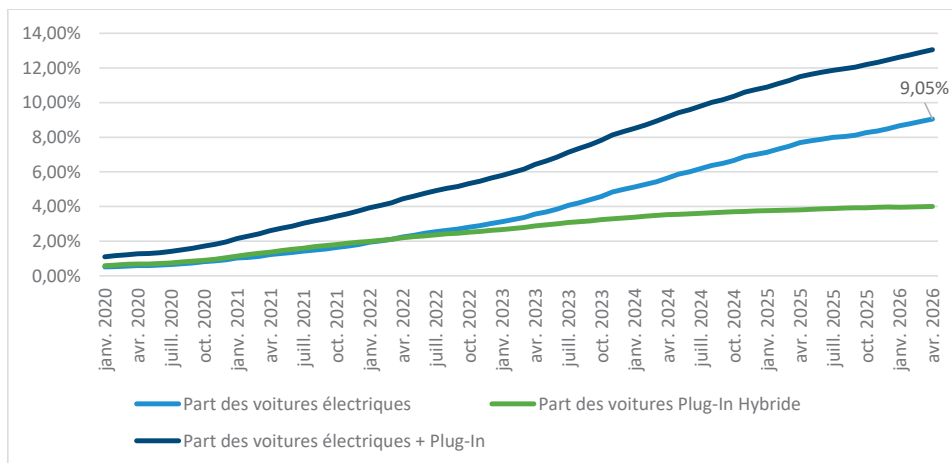
Graphique 2 : L'évolution de la quote-part des voitures électriques parmi les nouvelles immatriculations par mois (janvier 2020 - février 2026, en %)



Données : STATEC ((DF_D6122) Nombre de nouvelles immatriculations de véhicules routiers par type de véhicules et carburant) ; Graphique et Calculs : CSL.

10. En ce qui concerne le parc total de voitures immatriculées au Luxembourg, parmi les 463.608 voitures recensées en avril 2026, seules 41.958 étaient des voitures 100 % électriques et 18.564 des voitures hybrides rechargeables (« plug-in »).

Graphique 3 : L'évolution de la quote-part des voitures électriques parmi le total des voitures immatriculées (janvier 2020 - avril 2026, en %)



Données : STATEC ((DF_D6132) Stock de véhicules routiers immatriculés par type de véhicule et carburant) ; Graphique : CSL.

11. Ainsi, bien que la part des voitures électriques dans le parc total ne cesse d'augmenter, nous constatons que les niveaux atteints actuellement – 4,00 % pour les voitures hybrides rechargeables, 9,05 % pour les voitures électriques, soit 13,05 % au total – restent très éloignés de l'objectif fixé par le PNEC.

12. Au vu du déficit conséquent qui persiste par rapport à cet objectif – 13,05 % contre 49 % visés jusqu'en 2030 – et compte tenu d'une trajectoire récente qui apparaît insuffisamment dynamique pour

permettre de l'atteindre à l'horizon 2030, **il ressort clairement que les objectifs du PNEC sont particulièrement ambitieux. Dans ce contexte, des incitations financières substantielles pourraient jouer un rôle crucial dans la décarbonation du secteur des transports.**

13. En outre, dans le contexte géopolitique actuel, marqué notamment par la guerre en Iran, il apparaît une fois de plus que les économies européennes sont structurellement vulnérables face aux importations d'énergies fossiles, dont l'accès est de plus en plus instrumentalisé comme levier d'ordre géostratégique.

14. Dans ce cadre, la transition vers l'électromobilité apparaît non seulement comme un impératif climatique, mais également comme une nécessité stratégique, afin de réduire l'exposition de l'Europe à la volatilité des prix des énergies fossiles.

15. Ainsi, loin d'être un simple choix technologique, **l'électromobilité s'impose de plus en plus comme une réponse incontournable aux enjeux de souveraineté énergétique et de stabilité économique.**

16. Finalement, la crise actuelle démontre une fois de plus que ce sont toujours les personnes les plus vulnérables qui souffrent en premier lieu lors d'un choc des prix des énergies fossiles. Ce constat vaut tant à l'échelle mondiale qu'au niveau national.

17. Étant donné que les prix des énergies fossiles devraient globalement suivre une tendance haussière au cours des prochaines années et décennies, **tout investissement ciblé dans l'électrification de la mobilité constitue également un investissement visant à limiter l'augmentation du risque de précarité énergétique. Il s'agit donc d'un levier à forte portée sociale.**

2.2. Concernant la prolongation du régime « Klimabonus Mobilité »

18. La Chambre des salariés salue, de manière générale, et plus particulièrement dans le contexte géopolitique actuel, la prolongation du régime « Klimabonus Mobilité » pour quatre années supplémentaires.

19. Au vu de la situation décrite ci-dessus, notre Chambre est d'avis qu'une baisse des subventions étatiques dans le domaine de l'électrification de la mobilité individuelle serait, à l'heure actuelle, fortement prématurée. Nous nous exprimons dès lors clairement en faveur de la prolongation proposée.

20. Pour rappel, le régime actuellement en vigueur et applicable jusqu'au 30 juin 2026 prévoit les aides étatiques suivantes (jusqu'à 50% des coûts effectifs hTVA) :

21. Une prime de 6.000 euros pour

- 1) les voitures 100% électriques, sous réserve que leur consommation d'énergie électrique ne dépasse pas 16 kWh/100 km ;
- 2) les voitures 100% électriques comportant 7 places assises ou plus, sous condition que le requérant de l'aide fasse partie d'un ménage d'au moins 5 personnes (le volet « social » du régime) ;
- 3) les camionnettes 100% électriques ou à pile à combustible à hydrogène ;
- 4) les voitures à pile à combustible à hydrogène.

22. Une prime de 3.000 euros pour les voitures 100% électriques, lorsque leur consommation d'énergie électrique se situe entre 16,1 kWh/100 km et 18 kWh/100 km. Ce dernier seuil est porté à 20 kWh/100 km, sous condition que la puissance nette maximale du système de propulsion de la voiture est inférieure ou égale à 150 kilowatts.

23. Aucune prime pour les autres voitures électriques dont la consommation d'énergie électrique dépasse 20 kWh/100 km (ou 18 kWh/100 km lorsque leur puissance est supérieure à 150 kilowatts).

24. Une prime de 1.000 euros pour les autres véhicules 100% électriques (quadricycles, motocycles et cyclomoteurs).

25. Une prime de 1.500 euros pour les voitures d'occasion âgées d'au moins trois années.

26. Une prime de 600 euros pour les vélos et cycles à pédalage assisté, réservée aux personnes faisant partie d'un ménage bénéficiant de l'allocation de vie chère ou de la prime énergie au moment de l'achat.

27. Une prime de 1.000 euros pour l'acquisition de « vélos cargo ».

28. Si nous soutenons la prolongation du régime actuel, notre Chambre tient toutefois à réitérer, dans ce contexte, certaines revendications concernant un réajustement ponctuel de celui-ci :

1) Concernant « l'échelonnement social » des aides

29. Dans le cadre de la dernière modification du régime d'aides « Klimabonus Mobilité », un prétendu « volet social » a été introduit. Or, ce volet se limite à l'introduction d'une exception permettant l'accès à l'aide maximale de 6.000 euros pour les familles nombreuses lors de l'acquisition d'un véhicule dont la consommation dépasse les seuils fixés par la loi, à condition que ce véhicule comporte au moins sept places assises et que le demandeur fasse partie d'un ménage d'au moins cinq personnes.

30. Tout d'abord, à l'instar de notre avis précédent, nous tenons à souligner que cette disposition défavorise les ménages monoparentaux. En effet, un ménage monoparental avec trois enfants à charge – qui constitue également une « famille nombreuse » – et ayant in fine les mêmes besoins en matière de mobilité qu'un couple avec trois enfants, est exclu de cette aide, dès lors que le demandeur doit appartenir à un ménage composé d'au moins cinq personnes. **Nous proposons donc d'étendre cette exception aux ménages monoparentaux avec trois enfants.**

31. Ensuite, nous rappelons que, ces dernières années, nous avons plaidé de manière récurrente pour que les aides financières dites « Klimabonus Mobilité » soient réellement échelonnées de manière sociale, en adaptant le montant des aides en fonction des revenus des demandeurs. Or, au vu de la pression accrue que les prix des énergies fossiles exercent sur les ménages à faibles revenus, nous estimons que le contexte géopolitique actuel rend un tel échelonnement d'autant plus indispensable.

32. Si nous considérons qu'une baisse des aides doit être évitée, nous proposons dès lors d'introduire un mécanisme similaire à celui du « top-up social » existant dans le cadre du régime « Klimabonus Wunnen », en prévoyant une majoration des aides modulée en fonction du revenu disponible du ménage demandeur.

33. Etant donné la hausse significative des prix des énergies fossiles provoquée par la guerre en Iran, et afin de compléter le régime « Klimabonus Mobilité », **il apparaît également essentiel de mettre en place, dans les plus brefs délais, un mécanisme de leasing social automobile.** Cette mesure, prévue dans le cadre de la mesure n°41 du Plan social pour le climat du Luxembourg, devrait ainsi être introduite de manière anticipée.

2) Concernant les aides pour cycles et cycles à pédalage assisté (pedelecs²⁵)

34. En outre, notre Chambre regrette également que les aides pour cycles et vélos à pédalage assisté (pedelecs²⁵) soient, depuis octobre 2024, réservées aux seules personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie au cours de l'année d'acquisition du véhicule.

35. En effet, dans la mesure où l'objectif principal consiste à réduire les émissions de GES et à promouvoir la mobilité active et douce – c'est-à-dire la mobilité la moins émettrice –, il nous paraît particulièrement incohérent d'avoir supprimé l'aide financière pour les vélos pour la majorité des ménages.

36. Il convient également de rappeler que le recours à la mobilité active permet non seulement de réduire les émissions de GES, mais contribue aussi à diminuer les dépenses du système de santé, en raison de ses effets positifs avérés sur la santé publique.

37. Par ailleurs, nous constatons que les aides relatives à certains autres véhicules 100 % électriques (quadricycles, motocycles et cyclomoteurs) ont été maintenues à leur niveau antérieur. Ainsi, une personne peut cumuler une aide financière pour l'acquisition d'une voiture et une aide pour un moto-cycle, et donc bénéficier simultanément de deux dispositifs pour des véhicules motorisés, tandis que l'acquéreur d'un vélo n'a droit à aucune aide. Une telle approche apparaît en contradiction avec les efforts nécessaires en matière de décarbonation et de promotion de la santé publique, et donne l'impression que le vélo n'est pas reconnu comme une véritable alternative à la mobilité motorisée.

38. Par conséquent, nous proposons de revoir cette suppression et d'envisager un échelonnement social différent de ce volet du régime « Klimabonus Mobilité », en réservant la prime actuelle d'un montant maximal de 600 euros aux personnes bénéficiant d'une allocation de vie chère ou d'une prime énergie, tout en accordant aux autres bénéficiaires le montant maximal initial de 300 euros, tel qu'introduit initialement.

2.3. Concernant l'introduction d'un mécanisme de préfinancement

39. En complément du système d'attribution classique des aides financières actuellement en vigueur, le projet de loi propose l'introduction d'un mécanisme de préfinancement pour les véhicules achetés à partir du 1er janvier 2027.

40. Il convient de noter que ce système de préfinancement constitue une option qui coexistera avec la procédure d'octroi ordinaire, de sorte que le client final devra choisir entre les deux modalités, sachant que le montant total de la subvention ne diffère pas selon le mécanisme retenu.

41. Ce dispositif fonctionne sur le modèle de celui déjà en vigueur pour les installations solaires photovoltaïques et sera initialement réservé aux seules personnes physiques.

42. Dans ce contexte, le projet de loi prévoit tout d'abord la création d'un registre tenu par l'Administration de l'environnement, dans lequel tous les concessionnaires souhaitant participer au système de préfinancement (les « demandeurs intermédiaires » de l'aide) devront s'inscrire. Ce registre recense donc l'ensemble des entreprises habilitées à agir en tant qu'intermédiaires dans la procédure de préfinancement.

43. Si l'acquéreur d'un véhicule recourt à ce mécanisme, les concessionnaires doivent déduire le montant de la subvention directement de la facture finale adressée au client.

44. Le montant de la subvention leur sera ensuite remboursé après l'introduction en ligne d'un dossier dûment et correctement constitué (décision du ministère dans un délai de 15 jours ouvrables après la demande, puis liquidation de l'aide dans un délai de 15 jours ouvrables suivant la décision d'octroi).

45. La Chambre des salariés salue l'introduction d'une procédure de préfinancement pour les aides dites « Klimabonus Mobilité », mesure qui devrait notamment représenter un net atout pour les ménages acquéreurs moins aisés.

46. Toutefois, nous tenons à souligner la nécessité urgente d'étendre ce mécanisme aux aides à l'assainissement énergétique « Klimabonus Wunnen ». En effet, cette mesure, revendiquée par notre Chambre depuis une décennie, est aujourd'hui plus indispensable que jamais, non seulement en raison du retard croissant du Luxembourg en matière de rénovation énergétique de son parc résidentiel, mais également du poids accru des dépenses énergétiques sur les ménages modestes.

47. Dans un contexte géopolitique incertain, qui risque en outre d'entraîner une hausse des coûts des rénovations ainsi qu'une augmentation des taux d'intérêt et, partant, des coûts de financement, la barrière financière à ces travaux risque de devenir encore plus difficile à surmonter pour les ménages les moins aisés.

48. Cette situation rend donc l'extension du mécanisme de préfinancement d'autant plus incontournable afin de lutter contre le risque de hausse continue de la précarité énergétique.

49. S'agissant des critères que les concessionnaires (les demandeurs intermédiaires) doivent remplir pour être inscrits dans le nouveau registre et pouvoir bénéficier du mécanisme de préfinancement en tant qu'intermédiaires, **notre Chambre estime que cet avantage économique, financé par les contribuables** – principalement des particuliers – **doit être conditionné à une série de critères sociaux auxquels ces entreprises doivent satisfaire**, notamment l'existence d'une convention collective de travail.

50. Nous considérons également que toute sanction prononcée par l'ITM et/ou toute violation des conditions d'honorabilité professionnelle des installateurs devrait entraîner, en cas de récidive, une suspension temporaire ou permanente du registre.

51. Finalement, nous souhaitons souligner l'importance d'un contrôle étatique des prix pratiqués par les concessionnaires participant au mécanisme de préfinancement, afin de garantir que les aides étatiques soient appliquées de manière correcte et bénéficient directement aux citoyens, au lieu d'être détournées par des intermédiaires pour accroître leur marge commerciale.

*

3. PLUSIEURS REMARQUES COMPLÉMENTAIRES DE LA CSL

3.1. Densifier et compléter le réseau de bornes de charge dans les communes à besoin élevé

52. Outre les coûts financiers liés à l'acquisition d'une voiture électrique, de nombreux autres facteurs rendent la transition vers l'électromobilité disproportionnellement difficile pour les ménages modestes.

53. En effet, les ménages aisés, qui sont généralement propriétaires ou locataires de maisons unifamiliales spacieuses, respectivement d'appartements récents, disposent souvent d'un garage ou d'une place de stationnement leur permettant d'y installer une borne de recharge électrique. Ils se trouvent ainsi dans une situation nettement plus avantageuse en matière de transition vers l'électromobilité que les ménages moins aisés, qui résident souvent dans des maisons en rangée ou des appartements plus anciens, sans accès à une place de stationnement ni à une borne de recharge privée (problématique d'ailleurs relevée par les auteurs des amendements gouvernementaux sous avis).

54. Ces contraintes structurelles risquent de constituer un obstacle important à la transition vers l'électromobilité. Par conséquent, nous demandons que le nombre de bornes publiques, aujourd'hui encore largement insuffisant, soit augmenté dans les régions à forte demande et que les communes concernées soient davantage responsabilisées afin d'investir dès à présent massivement dans les infrastructures de recharge à proximité des quartiers concernés.

55. Nous suggérons également d'envisager des solutions innovantes, telles que l'aménagement de parkings de quartier dans lesquels chaque ménage résident aurait accès à une place de stationnement équipée d'une borne de recharge. Une telle approche pourrait non seulement accélérer la transition vers l'électromobilité, mais également contribuer à réduire le trafic de véhicules à l'intérieur des quartiers résidentiels.

3.2. Garantir le droit à des transports publics sûrs, confortables et ponctuels

56. Au vu de l'étalement urbain conséquent qui caractérise le paysage luxembourgeois, il apparaît clairement que la décarbonation de la mobilité individuelle jouera un rôle important dans la transition verte du pays. Toutefois, nous tenons à souligner qu'une politique de mobilité durable ne doit pas se concentrer exclusivement sur la mobilité individuelle motorisée, compte tenu des nombreux

désavantages liés à une approche unidimensionnelle (consommation élevée de certaines ressources naturelles rares, congestion, etc.).

57. C'est pourquoi il est indispensable de mobiliser des investissements d'envergure afin de promouvoir les transports en commun, en développant un réseau de transport public couvrant autant que possible l'ensemble du territoire luxembourgeois et capable de concurrencer l'usage du véhicule privé. La CSL rappelle que l'objectif de la politique des transports publics devrait être de garantir un droit à des transports en commun sûrs, confortables et ponctuels pour toutes les personnes vivant et travaillant dans notre pays.

58. Dans ce contexte, il est également essentiel de renforcer la coopération transfrontalière et de viser une extension ambitieuse des infrastructures de transport public dans la Grande Région. De tels investissements constitueraient non seulement un levier majeur de la transition verte, mais également un élément incontournable pour garantir l'attractivité et la pérennité du système économique luxembourgeois.

3.3. Repenser l'aménagement du territoire et limiter l'étalement urbain

59. Comme évoqué ci-dessus, l'étalement urbain particulièrement important qui caractérise le paysage luxembourgeois rend, en sus de ses nombreux autres effets regrettables (artificialisation des sols, etc.), le développement d'un réseau de transports publics couvrant l'ensemble des citoyens extrêmement difficile.

60. En effet, l'étalement urbain limite à la fois l'efficacité des transports publics et la possibilité de garantir ce droit à la mobilité pour tous. Or, étant donné que même la mobilité individuelle motorisée 100 % électrique restera toujours moins efficace que les transports en commun, il est indispensable de promouvoir une politique d'aménagement du territoire permettant de rendre notre société et son fonctionnement plus efficaces, tout en étant compatible avec le développement des infrastructures nécessaires à la réalisation des objectifs de décarbonation du secteur des transports.

61. En conséquence, tout projet immobilier futur devrait être évalué en fonction de sa localisation et de ses possibilités de raccordement au réseau de transport public. Même si le Luxembourg traverse actuellement une crise du logement, le fait de construire sans discernement, sans évaluer les conséquences en matière de mobilité, de soutenabilité et de densité, ne sert pas la cause et peut, au contraire, s'avérer préjudiciable à l'évolution de la société dans son ensemble.

62. La création de zones résidentielles densifiées dans l'espace urbain et périurbain, ainsi qu'à proximité des nœuds du réseau de transport public – notamment ferroviaire – constitue la clé de voûte d'une transition écologique accélérée et efficace du secteur des transports.

*

4. CONCLUSION

63. Une accélération significative de la décarbonation du secteur des transports constitue une condition sine qua non de la réalisation des objectifs écologiques du Luxembourg en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

64. Dans ce contexte, l'électrification de la mobilité individuelle joue un rôle clé et s'impose d'autant plus dans le contexte géopolitique actuel, marqué par les guerres en Ukraine et en Iran, qui mettent en évidence les nombreux risques et effets néfastes de la dépendance structurelle et stratégique de l'Europe aux importations d'énergies fossiles.

65. L'accélération de l'électrification de la mobilité constitue ainsi non seulement un levier essentiel de la décarbonation de nos économies, mais également un facteur indispensable pour renforcer l'indépendance politique et économique de l'Europe, tout en protégeant notamment les ménages les plus modestes contre le risque croissant de précarité énergétique.

66. Par conséquent, la Chambre des salariés soutient la prolongation du régime actuel dit « Klimabonus Mobilité » pour une durée de quatre années supplémentaires. Toutefois, nous demandons certaines adaptations ponctuelles, relevant notamment du « volet social » du régime.

67. Tout d'abord, nous demandons la suppression du traitement défavorable appliqué à un ménage monoparental avec trois enfants lors de l'acquisition d'un véhicule comportant au moins sept places assises mais dont la consommation dépasse les seuils fixés par la loi (6.000 euros d'aide pour un couple avec trois enfants contre un maximum de 3.000 euros pour un ménage monoparental avec trois enfants).

68. En outre, nous plaçons de manière générale en faveur d'un échelonnement social plus développé des aides, notamment en fonction du revenu disponible du ménage demandeur. Si nous considérons qu'une baisse des aides doit être évitée dans le contexte actuel, nous proposons dès lors d'introduire un mécanisme similaire au « top-up social » existant dans le cadre du régime « Klimabonus Wunnen », en prévoyant une majoration des aides modulée selon le revenu disponible du ménage demandeur.

69. Étant donné la hausse significative des prix des énergies fossiles provoquée par la guerre en Iran, et afin de compléter le régime « Klimabonus Mobilité », il apparaît également essentiel de mettre en place, dans les plus brefs délais, un mécanisme de leasing social automobile. Cette mesure, prévue dans le cadre de la mesure n°41 du Plan social pour le climat du Luxembourg, devrait ainsi être introduite de manière anticipée.

70. Notre Chambre salue également l'introduction d'un mécanisme de préfinancement, tout en demandant une extension rapide de ce dispositif aux aides à l'assainissement énergétique dites « Klimabonus Wunnen », extension d'autant plus indispensable dans le contexte géopolitique précité. Par ailleurs, nous estimons que tout concessionnaire souhaitant bénéficier, en tant que demandeur intermédiaire, du mécanisme de préfinancement devrait satisfaire à une série de critères sociaux, dont notamment l'existence d'une convention collective de travail. De plus, toute sanction prononcée par l'ITM et/ou toute violation des conditions d'honorabilité professionnelle des installateurs devrait entraîner, en cas de récidive, une suspension temporaire ou permanente du registre. Étant donné que la participation au mécanisme de préfinancement constitue un avantage économique pour le concessionnaire, financé par les contribuables – principalement des particuliers –, le respect de critères sociaux nous paraît pleinement justifié.

71. En conclusion, la Chambre des salariés peut marquer son accord quant au projet de loi sous avis, sous condition que nos remarques ponctuelles soient prises en considération.

Luxembourg, le 23 avril 2026

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

Le Présidente,
Nora BACK

