



TEXTE DU PROJET

N° de projet : 59/2023-1

19 juin 2023

Observatoire digital de la mobilité

Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

Informations techniques :

N° du projet :	59/2023
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Commission :	"Affaires économiques, fiscalité et politique budgétaire"

Concerne : **Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la mobilité**

TEXTE DU PROJET DE LOI

portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

Chapitre 1^{er} — Missions et organisation de l'Observatoire

Art. 1^{er}.

- (1) Il est créé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, appelé ci-après « le ministre », un Observatoire digital de la mobilité, désigné ci-après comme « l'Observatoire »
- (2) L'Observatoire a une mission d'intérêt public.

Art. 2.

Au sens de la présente loi, on entend par :

- 1° « planification de la mobilité » : le processus selon lequel le ministre identifie les mesures nécessaires pour adapter l'offre de mobilité aux besoins de mobilité actuels et projetés des personnes;
- 2° « données de mobilité » : les données nécessaires à la planification de la mobilité. Elles s'obtiennent par l'observation :
 - a. de la mobilité des personnes et des marchandises,
 - b. des infrastructures utilisées pour les déplacements,
 - c. des facteurs qui déterminent les besoins de mobilité, tels que l'aménagement du territoire, la localisation des résidences, emplois et autres points d'intérêt, la situation socio-économique des voyageurs et leur capacité à utiliser différentes offres de mobilité ;
- 3° « détenteur de données » : une personne morale ou physique qui a le droit de donner accès à ou de partager certaines données à caractère non personnel ou qui est le responsable de traitement en cas de données personnelles.
- 4° « accès » : le traitement, par un utilisateur de données, de données qui ont été fournies par un détenteur de données conformément à des exigences techniques, juridiques ou organisationnelles particulières, sans que cela n'implique nécessairement la transmission ou le téléchargement de ces données ;
- 5° « format lisible par machine » : un document est considéré comme étant dans un format lisible par machine s'il se présente dans un format de fichier structuré de telle manière que les applications logicielles peuvent facilement identifier et reconnaître des données spécifiques et les extraire ;

- 6° « données à caractère non personnel » : les données autres que les données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1), du règlement (UE) 2016/679 ;
- 7° « les services numériques d'assistance au déplacement » : les services qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, d'engins personnels de déplacement ou à pied ;
- 8° « transport à la demande » : un service de transport de voyageurs qui se caractérise par la flexibilité des itinéraires, tels que le covoiturage, le partage de voitures, les vélos en libre-service, le partage de trajets, les taxis, les services de trajet à la demande ;
- 9° « flux » : un groupe de personnes ou de véhicules qui effectuent, dans un intervalle de temps donné, le même déplacement entre deux points d'un réseau de transport monomodal ou multimodal ;
- 10° « point d'intérêt communal » : pôle d'attraction d'une commune tel que les quartiers centraux d'une localité, zones d'activité, infrastructures scolaires, sites touristiques, culturels ou sportifs, hôpitaux, commerces, mairies et administrations.

Art. 3.

L'Observatoire a pour mission:

- 1° de mettre en cohérence, collecter en continu, centraliser et gérer les données de mobilité à caractère personnel ou non personnel, utiles et nécessaires à la planification de la mobilité ainsi qu'à la mise en œuvre et le suivi des politiques de mobilité ;
- 2° d'analyser ces données ;
- 3° de diffuser au public et aux organismes intéressés, nationaux et internationaux, ces données, le cas échéant pseudonymisées, et les résultats anonymisés des analyses effectuées.

Art. 4.

(1) Le ministre désigne, parmi les agents de son ministère, un coordinateur de l'Observatoire. Le coordinateur de l'Observatoire est chargé du fonctionnement de l'Observatoire.

(2) Pour faciliter les échanges et identifier les synergies dans la production et la collecte de données de mobilité, le coordinateur de l'Observatoire réunit au moins une fois par an les principaux détenteurs publics des données de mobilité qui sont utilisées par l'Observatoire.

Chapitre 2. — Collecte et traitement des données

Art. 5.

Le ministre est responsable des traitements de données à caractère personnel nécessaires pour remplir la mission de l'Observatoire, au sens du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

Art. 6.

(1) L'Observatoire ne collecte et ne sollicite des données à caractère personnel que sous forme pseudonymisée et sans la clé permettant de réidentifier les personnes.

(2) L'Observatoire, ayant obtenu différents jeux de données pseudonymisées en vertu des articles 7, 8 ou 9, peut les utiliser dans une même analyse, mais pas d'une façon qui permettrait de réidentifier les personnes.

(3) L'Observatoire détruit les données à caractère personnel au terme d'une durée de traitement ne dépassant pas les deux ans après leur réception.

Art. 7.

Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à l'article 3, l'Observatoire peut mener des enquêtes auprès d'échantillons représentatifs de personnes qui résident au Grand-Duché, qui utilisent les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg ou qui possèdent un véhicule qui utilise les infrastructures de transport au Grand-Duché de Luxembourg. Afin d'établir la représentativité de l'échantillon, l'Observatoire peut collecter, en plus des informations relatives aux comportements de mobilité, des données socioéconomiques des participants. Ces enquêtes peuvent être menées par le moyen de questionnaires, par téléphone ou tout autre système d'acquisition de données pourvu que les participants aient donné leur consentement.

Art. 8.

(1) Pour autant que les données demandées existent et ne sont pas encore publiées en un format lisible par machine, les détenteurs de données énumérés ci-dessous donnent accès au ministre, sur sa demande et dans les délais fixés dans sa requête, aux données à caractère personnel ou non personnel nécessaires à l'exécution des missions de l'Observatoire telles que prévues à l'article 3, selon les modalités de l'article 6 et telles que précisées par les finalités suivantes :

1° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux de travail :

- a. données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenus telles que détenues par l'Administration des contributions directes ;
- b. données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, la situation professionnelle, le niveau d'éducation telles que détenues par l'Inspection générale de la sécurité sociale ;
- c. données concernant le lieu de résidence, la composition du ménage, l'année de naissance et le sexe telles que gérées dans le Registre national de personnes physiques ;
- d. données concernant la localisation, le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires des entreprises telles qu'enregistrées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques;
- e. données concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la situation professionnelle telles que détenues par les employeurs ;

2° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux d'éducation :

- a. données concernant la localisation des établissements scolaires, le nombre d'élèves, leur lieu de résidence et année d'études telles que détenues par les administrations communales pour ce qui est de l'enseignement fondamental et par les ministères ayant dans leurs attributions l'Éducation supérieure, l'Enseignement secondaire ou l'Enseignement fondamental ;

- 3° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande globale et effective de déplacement pour tous les motifs de déplacement et tous les types de destination :
- a. données concernant les déplacements des téléphones portables et données sur les utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les opérateurs de téléphonie mobile et autres fournisseurs de données passives de type « Floating Mobile Data » pour autant que ces détenteurs ont le droit de partager leurs données;
 - b. données concernant les déplacements effectués et données sur les utilisateurs permettant d'évaluer la représentativité de la base d'utilisateurs, telles que détenues par les services numériques d'assistance au déplacement ;
 - c. données concernant l'utilisation du sol et le volume du bâti telles que détenues par l'Administration du cadastre et de la topographie ;
- 4° adapter les infrastructures de transport aux flux de marchandises à travers le pays sur les différents modes :
- a. données concernant le lieu de départ et d'arrivée, la quantité et la catégorie de marchandises, le temps de parcours et l'itinéraire emprunté des véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, telles que détenues par les opérateurs du secteur logistique et les opérateurs de services rattachés, les opérateurs de péages routiers, l'Administration des chemins de fer, la Direction de l'aviation civile, l'Administration de la navigation aérienne, l'Administration des douanes et accises, le ministère ayant dans ses attributions les Transports routiers et le ministère ayant dans ses attributions le Contrôle des exportations, des importations et du transit ;
 - b. données concernant la localisation, le nombre d'emplois, la catégorie de l'activité et le chiffre d'affaires des entreprises telles que gérées dans le Registre de commerce et des sociétés et détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
- 5° inventorier les infrastructures et les offres de transport existantes et en analyser la qualité, l'utilisation et les réserves de capacité :
- a. données concernant la topologie, la réglementation, les chantiers et les comptages des réseaux routiers, cyclables et piétons, telles que détenues par d'Administration des ponts et chaussées et les administrations communales ;
 - b. données concernant la topologie et les chantiers des réseaux ferroviaires, telles que détenues par les opérateurs de réseaux de chemin de fer et de tramway ;
 - c. données concernant les temps de départ et d'arrivée prévus et effectifs aux arrêts, la capacité des véhicules, les comptages de passagers, le nombre et type de titres de transport vendus, telles que détenues par les opérateurs de services de transport public ;
 - d. données concernant les services de mobilité autres que les transports publics et leur utilisation effective, telles que détenues par les administrations communales qui organisent ces services ;

- e. données concernant les services de transport à la demande et leur utilisation effective, telles que détenues par les opérateurs de ces services ;
 - f. données concernant la localisation, la gravité, la cause et les modes de transport impliqués dans les accidents liés aux transports, telles que détenues par la Police grand-ducale, les services d'urgence et les hôpitaux ;
 - g. données concernant le nombre et les types de permis de conduire et de véhicules, telles que détenues par la Société nationale de circulation automobile ;
- 6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :
- a. données concernant les perspectives économiques, et notamment la croissance de la population et des emplois au Grand-Duché de Luxembourg et dans ses régions voisines, ainsi que les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps, la participation au marché du travail et les déplacements effectués, telles que détenues par l'Institut national de la statistique et des études économiques ;
 - b. données concernant les projections de répartition des résidents et des emplois, telles que détenues par le ministère ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, le ministère ayant la Planification et la gestion de zones d'activités économiques dans ses attributions, le ministère ayant le Logement dans ses attributions, le ministère ayant l'Aménagement communal et le développement urbain dans ses attributions ainsi que les administrations ou syndicats communaux ;
 - c. données concernant les stratégies, plans et projets d'infrastructures et d'offres de transport, telles que détenues par les autorités publiques en charge des réseaux de transport et d'offres de mobilité.

(2) Le cas échéant, la rémunération exigée pour ces données ne peut couvrir que les coûts de transmission et de traitement rendus nécessaires par la demande.

Art. 9.

Aux fins d'exécution de la mission d'intérêt public prévue à l'article 3, et en particulier la compréhension des flux de véhicules à travers les réseaux de transport, l'Observatoire peut effectuer des comptages permettant la reconnaissance d'un véhicule à plusieurs endroits du réseau. Les données collectées à cette fin doivent être détruites endéans 24 heures et ne doivent pas être utilisées pour identifier les occupants ou le propriétaire du véhicule.

Chapitre 3. — Rapports et publications de l'Observatoire

Art. 10.

1. L'Observatoire établit annuellement un rapport d'activités.
2. Ce rapport est publié et communiqué au Gouvernement et à la Chambre des Députés.
3. L'Observatoire met à la disposition du public des analyses et chiffres-clé relatifs à la mobilité, notamment par le biais de son site internet.

Concerne : Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Art. 1.

Cette disposition décrit la forme de l'Observatoire digital de la mobilité. L'Observatoire est un service du Ministère ayant les transports dans ses attributions. L'Observatoire n'a pas d'indépendance administrative. Il est précisé que l'Observatoire a une mission d'intérêt public.

Ad Art. 2.

Cet article comprend les définitions d'un certain nombre d'expressions au sens de la présente loi. Les expressions suivantes méritent des explications :

Les services numériques d'assistance au déplacement

Cette définition est issue de [l'article L1214-8-3 du code des transports français](#).

Format lisible par machine

Cette définition est reprise de [la directive \(UE\) 2019/1024](#) du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public.

Transport à la demande

Cette définition est reprise du [règlement délégué \(UE\) 2017/1926](#) de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

Point d'intérêt communal

Cette définition est reprise du [règlement grand-ducal du 3 décembre 2015](#) relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique

Ad Art. 3.

Cet article précise les missions de l'observatoire. Dans ce contexte, les expressions suivantes méritent des explications :

Cohérence des données de mobilité :

Alors que le ministère a besoin de données pour répondre à des défis spécifiques concernant par exemple l'opération de ses infrastructures, l'offre des services de transport ou la complémentarité entre différents modes de transport, la plupart des données de mobilité sont produites par des acteurs autres que le ministère et pour des besoins autres que ceux du ministre. Du point de vue du ministre, les données de mobilité des divers détenteurs ne sont donc pas d'office comparables entre elles ou complètes. Étant donné le rôle central et multimodal du ministère dans le secteur des transports, le rôle d'agrégateur de telles données de mobilité revient naturellement à l'Observatoire. Cette agrégation et cette mise en cohérence des données de mobilité vont au-delà d'un simple reformatage ex-post des

données produites par d'autres acteurs. L'Observatoire a vocation à collaborer ex-ante avec les détenteurs de données afin que les données qui lui sont utiles soient, dans la mesure du possible, produites de manière à faciliter ensuite leur mise en cohérence.

Continuité de la collecte des données de mobilité :

La collecte et le traitement de la vaste palette de données de mobilité constituent une partie significative de l'effort nécessaire à la planification de la mobilité. D'un point de vue budgétaire, administratif et technique, il est plus efficace de collecter et traiter des données de mobilité de façon continue comme activité courante, que de l'inclure en tant qu'étape préparatoire dans chacune des très nombreuses études du ministère et de ses administrations — d'autant plus que la mobilité continue à évoluer pendant la durée des projets visés par ces études.

Organismes internationaux intéressés :

Il s'agit de l'Union Européenne et d'organisations comme l'OCDE, qui sont les demandeurs principaux de données nécessaires au suivi et à la mise en œuvre des politiques de mobilité.

Diffusion de données

En vertu de sa mission d'intérêt public, l'Observatoire publie le résultat de nombreuses de ses analyses. En règle générale, les résultats diffusés se limitent à des indicateurs statistiques anonymes. S'ils se basent certes sur une multitude de données dont certaines peuvent être à caractère personnel, les résultats diffusés ne permettent en aucun cas d'identifier les comportements ou besoins de mobilité d'un ou de plusieurs individus. Dans des cas spécifiques, comme par exemple si l'Observatoire est sollicité par un institut de recherche pour partager les résultats d'une enquête menée par l'Observatoire, celui-ci peut partager des données non pas anonymes, mais pseudonymisées. Puisqu'en vertu de l'article 6, les données à caractère personnel dont l'Observatoire dispose sont dans tous les cas pseudonymisées, les données ainsi diffusées le sont aussi, et ne permettent, à elles seules, pas au destinataire d'identifier un quelconque individu.

Ad Art. 4.

Cet article décrit les éléments-clé de l'organisation de l'Observatoire.

Étant donné que l'Observatoire est mis en œuvre au sein de son ministère, le ministre choisit, parmi les agents du ministère, le coordinateur de l'Observatoire.

Puisque la mission de l'Observatoire nécessite une concertation systématique avec des acteurs externes au ministère, il est utile de créer une plateforme d'échanges entre ces différents acteurs qui collaborent avec l'Observatoire. Étant donné que ces acteurs peuvent changer d'année en année, il convient de donner à cette plateforme un caractère flexible. Le coordinateur de l'Observatoire réunira au moins une fois par an les acteurs en question. Ces échanges permettront d'aligner les approches de production de données par les différents détenteurs et de trouver des synergies concernant tant la production que l'exploitation de données de mobilité, voire la digitalisation de la mobilité en général.

Ad Art. 6.

Cet article décrit l'approche générale de l'Observatoire quant à la collecte et la gestion de données à caractère personnel. Les données elles-mêmes et les finalités de leur collecte sont décrites dans les articles 7, 8 et 9.

Dans le sens de la mission de l'Observatoire décrite sous l'article 3, le comportement de mobilité d'un individu en particulier ne constitue en aucun cas un enjeu de politique de mobilité et n'intéresse donc pas l'Observatoire. L'Observatoire s'intéresse exclusivement à des flux suffisamment importants pour pouvoir impacter les réseaux de transports. Dans tous les cas,

l'identité des voyageurs dont le comportement et les besoins de mobilité sont observés est sans intérêt pour l'Observatoire.

Ad Art. 7

Certaines quantités, surtout liées à la perception humaine, comme par exemple la motivation pour un certain déplacement ou pour le choix d'un certain mode de transport, sont plus faciles à capter en interrogeant les utilisateurs qu'à partir de sources numériques. C'est pourquoi l'Observatoire a besoin de mener des enquêtes. Pour pouvoir projeter la demande de mobilité, les services de planification de la mobilité du ministre doivent comprendre les comportements et les besoins de mobilité d'un échantillon représentatif des personnes et des véhicules qui se déplacent sur le territoire du Grand-Duché. Vu la situation économique particulière du Luxembourg, une partie importante des utilisateurs réside dans un pays voisin mais travaille au Grand-Duché, visite le Grand-Duché pour d'autres motifs, ou transite par le Grand-Duché. Afin de déterminer la représentativité de l'échantillon selon les règles de l'art, l'Observatoire a besoin de collecter des données à caractère personnel. Puisqu'avant de participer à une enquête, la personne est informée de la finalité de la collecte de données et peut refuser de fournir telle ou telle donnée, la prévisibilité de l'utilisation des données à caractère personnel est donnée. Ceci est le cas aussi bien si les données sont collectées par le moyen d'un questionnaire ou par le moyen d'une application à installer sur le smartphone.

Ad. Art. 8.

(1) Etant donné que l'Observatoire ne peut remplir sa mission sans les données d'un certain nombre de détenteurs de données, cet article crée l'obligation de fournir au ministre, pour autant qu'elles existent, les données dont l'Observatoire exprime le besoin. Pour obtenir une vue d'ensemble aussi complète que possible et pouvoir adapter au mieux les investissements de l'État dans les infrastructures et les services de transport aux besoins du pays, et parce que les données dont disposent différents détenteurs de données sur un même sujet sont souvent similaires mais non identiques, il est nécessaire de comparer et ainsi compléter les données de plusieurs détenteurs. Étant donné que certaines données sont à caractère personnel, chaque donnée est explicitement reliée à une finalité. Celle-ci ne vise jamais à comprendre le comportement ou les besoins de mobilité d'un individu en particulier, mais toujours d'un groupe de personnes présentant un comportement ou des besoins de mobilité similaires. Ces finalités, détenteurs de données et données sont les suivants :

1° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux de travail

Puisque les déplacements entre le domicile et le travail se concentrent aux heures de pointe, la compréhension des flux associés est d'une importance primordiale.

- a. L'ACD dispose du registre le plus complet concernant le lieu de résidence, le lieu de travail, le secteur d'activité et la fourchette de revenu. En plus du lieu de résidence et de travail, l'information concernant le secteur d'activité et la fourchette de revenu permet à l'Observatoire de comprendre plus finement des phénomènes essentiels tel que le télétravail et de prendre en compte les moyens financiers des usagers auxquels est destinée une offre.
- b. Les données de l'IGSS complètent celles de l'ACD en ce qu'elles incluent par exemple la population significative des fonctionnaires européens.
- c. Le RNPP couvre tous les résidents, non seulement les « actifs » couverts par les sources 1° a. et 1° b.. L'âge, le niveau d'éducation et la situation professionnelle indiquent le nombre de résidents dans une zone qui potentiellement voudront se déplacer pour le travail et ceux qui, à cause d'un emploi à temps partiel, se déplacent en-dehors des pointes matinales et du soir. La composition du ménage

et en particulier la présence de mineurs dans les ménages induit des besoins spécifiques pouvant être combinés avec les trajets domicile-travail, comme déposer un enfant à l'école.

- d. Le RNPM couvre la totalité des entreprises, et — à travers le nombre d'emplois et la catégorie de chiffre d'affaires — du nombre d'emplois dans une zone donnée ;
- e. Si une entreprise ou une zone d'activité demande au ministre l'élaboration d'un plan de mobilité entreprises, une analyse plus approfondie des besoins des voyageurs peut se faire à base de données pseudonymisées fournies par les entreprises sur leurs employés.

2° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande de déplacement entre les domiciles et les lieux d'éducation :

L'éducation est le motif de déplacement le plus structurant après le travail. Vu que les déplacements associés se concentrent également aux heures de pointe, et que la population des voyageurs concernés a des besoins et contraintes spécifiques, la compréhension de ces flux est fondamentale à la mission de l'Observatoire.

- a. A l'instar des sources 1° a. et 1° b., l'objectif est l'estimation des flux des élèves entre leurs lieux de résidence et leurs établissements d'éducation ; le lieu de résidence et la localisation des établissements scolaires marque l'origine et la destination des flux ; le nombre d'élèves mesure la magnitude du flux ; le nombre d'élèves par année d'études est la base de la projection de la demande, puisqu'il permet d'estimer le nombre d'élèves qui quitteront et rejoindront un établissement dans les années à venir.

3° adapter les offres et infrastructures de mobilité à la demande globale et effective de déplacement pour tous les motifs de déplacement et tous les types de destination :

D'après l'enquête mobilité « LuxMobil » en 2017, les déplacements domicile-travail et domicile-éducation représentent près de 60% de tous les déplacements effectués au Luxembourg ; les sources décrites sous 1° et 2° ne couvrent donc pas 40% de la mobilité au Luxembourg. C'est pourquoi, l'Observatoire exploite les sources suivantes :

- a. L'analyse des rebondissements de téléphones portables sur les antennes des réseaux de communication permet d'estimer le nombre de déplacements effectués entre différentes zones du pays à différents moments du jour. Le traitement est fondamentalement différent de la triangulation de la position exacte d'un téléphone. Il ne s'agit donc nullement de localiser un téléphone en particulier, mais de comprendre entre quels points « A » et « B » des déplacements ont lieu, et par quel itinéraire. La clientèle d'un opérateur ne constituant qu'un échantillon de la population totale, il est nécessaire d'obtenir des données permettant de déterminer la représentativité dudit échantillon. Outre les opérateurs des réseaux de téléphonie mobile, des données complémentaires peuvent être captées par des bornes « Wifi », ainsi que des systèmes « Bluetooth » et « NFC » spécialisés dans des contextes isolés comme p.ex. un arrêt des transports publics ou à bord d'un véhicule des transports publics.
- b. Des systèmes qui renseignent les voyageurs sur leurs options de mobilité, ou qui contrôlent l'accès à des services de mobilité collectent des informations sur les déplacements effectués. Cette disposition suit l'exemple de l'article L1214-8-3 du code des transports français, qui exige que « les données pertinentes relatives aux

déplacements et à la circulation détenues par les services numériques d'assistance au déplacement [...] sont rendues accessible [...] aux autorités françaises » afin de « améliorer l'efficacité des politiques publiques de mobilité, notamment la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques, notamment des plans de Mobilité ».

- c. L'utilisation du sol à destination renseigne sur les motifs probables des déplacements observés sous 3° a. et 3° b. Par exemple, si le point de départ d'un flux se trouve dans une zone résidentielle et le point d'arrivée se trouve dans une zone dominée par un complexe sportif, on peut supposer que le motif de déplacement est de type « loisir ».

4° adapter les infrastructures de transport aux flux de marchandises à travers le pays sur les différents modes :

- a. Le transport de marchandises, que ce soit le transit international sur les autoroutes, la desserte des nombreux chantiers de construction à travers le pays ou les livraisons de commandes en ligne jusque dans les quartiers résidentiels, représente une part importante des déplacements au Grand-Duché. Or, ni les enquêtes, ni les sources de données précitées ne fournissent des données pertinentes à ce sujet. Voilà pourquoi le Plan National de Mobilité 2035 n'a pas pu s'exprimer à ce sujet qui devra cependant être inclus dans les plans nationaux de mobilité 2040 et suivants. Le flux des marchandises peut être estimé à partir d'un échantillon représentatif de déplacements fret, dont l'origine, la destination et la quantité transportée sont connues. L'itinéraire emprunté permet de projeter les flux sur l'infrastructure de transport et de mesurer ainsi l'efficacité de l'offre des transports existante respectivement de formuler des mesures d'adaptation. Les marchandises sont catégorisées selon la « nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne » utilisée par EUROSTAT ; cette catégorisation regroupe les marchandises selon les secteurs principaux de l'économie. Il ne s'agit donc pas d'un inventaire détaillé, mais d'une représentation très agrégée qui, sur une entreprise particulière, n'indique pas plus que son appartenance à un secteur économique particulier. Par exemple, un restaurant attirera des marchandises de la catégorie « alimentaire ». Cette information permet de décomposer les flux de marchandises selon les chaînes de valeurs entre les secteurs. Combiné à des scénarios sur la productivité économique, elle permet d'identifier des opportunités de report modal ou de synergies, par exemple pour le « last mile », et de projeter la demande de transport de marchandises en lien avec la croissance démographique et économique.
- b. Le Registre du Commerce et des Sociétés permet de mesurer la représentativité d'un échantillon de données collectées comme décrit sous 4° a. Le registre indique la population entière des entreprises au Luxembourg ainsi que leur appartenance à un certain secteur économique.

5° inventorier les infrastructures et les offres de transport existants et en analyser la qualité, l'utilisation et les réserves de capacité :

Dans le domaine des transports, deux des soucis principaux des citoyens et des entreprises sont la surcharge et la sécurité des réseaux de transport. Un réseau est surchargé lorsque la demande de déplacements simultanés dépasse la capacité de l'infrastructure ou du réseau

de transports en commun sur ses différents tronçons, et notamment aux goulets d'étranglement. La sécurité effective d'une infrastructure se mesure par l'accidentologie.

a.-e. Ces données sont nécessaires pour calculer les réserves de capacité des différents réseaux et offres de transport.

f. Ces données sont nécessaires pour mesurer la sécurité effective des infrastructures. Puisque la Police Grand-Ducale ne connaît que la partie des accidents auxquels ses agents ont été appelés, une compréhension plus complète de l'accidentologie, en particulier celle des usagers les plus vulnérables de la route que sont les piétons et les cyclistes, n'est possible qu'avec les données statistiques détenues par les services d'urgence et les hôpitaux.

g. L'utilisation des infrastructures routières par un ménage ou une entreprise est substantiellement déterminée par la disponibilité de véhicules motorisés. C'est ce qu'indiquent le nombre de véhicules et le nombre d'individus qui disposent d'un permis de conduire dans ce ménage ou cette entreprise.

6° identifier le besoin en infrastructures et offres de transport supplémentaires en anticipant l'évolution de la demande de déplacements et en la comparant aux capacités de transport des infrastructures et offres de transport qui sont déjà en place, en cours de réalisation ou projetées :

- a. La demande de mobilité dépend directement de la croissance de la population et des emplois. Les dépenses en relation avec la mobilité, l'utilisation du temps et la participation au marché du travail influencent les choix du mode de transport.
- b. Pour planifier les offres des transports, il faut avoir une compréhension aussi précise que possible de la répartition géographique des futurs emplois et résidents.
- c. Pour identifier d'éventuelles lacunes ou synergies futures dans l'offre et les infrastructures de mobilité mis à disposition par les autorités publiques, il faut connaître leurs stratégies.

(2) Les détenteurs de données peuvent facturer au Ministre les frais supplémentaires générées par sa demande, sans pour autant dépasser le montant de ces frais.

Ad Art. 9.

Pour pouvoir comprendre le flux non pas de personnes, mais de véhicules notamment sur le réseau routier, il est nécessaire de réidentifier les véhicules à différents endroits du réseau. Par exemple, pour comprendre quelle part du trafic sur les autoroutes A6 et A3 constitue un trafic de transit international, il faut compter les plaques d'immatriculation qui ont été détectées endéans le temps de trajet nécessaire à la fois à la frontière belge et à la frontière française. Au vu des nombreuses intersections du réseau routier, de telles analyses, qui sont essentielles pour les analyses visant une utilisation et adaptation efficaces du réseau, sont impossibles à effectuer avec de simples comptages. L'Observatoire ne s'intéresse cependant nullement à l'identité des passagers, conducteurs ou détenteurs des véhicules observés. Les informations permettant de réidentifier le véhicule, typiquement la plaque d'immatriculation, sont détruites dès la dernière réidentification du véhicule, et dans tous les cas au plus tard 24 heures après leur collecte.

Ad Art. 10.

Cet article précise que l'Observatoire doit publier chaque année un rapport d'activités et que le résultat de ses études est mis à la disposition du public, notamment par une publication sur internet.

Concerne : **Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la mobilité**

Exposé des motifs

La création d'un Observatoire digital de la mobilité répond à l'accord de coalition 2018-2023

La création d'un Observatoire digital de la mobilité répond à l'accord de coalition 2018-2023, qui stipule : « Pour recueillir, dans le contexte particulièrement dynamique du Grand-Duché, de manière efficace et continue les données nécessaires à une planification de la mobilité adaptée à l'évolution des besoins de la population et des entreprises, un observatoire de la mobilité est mis en place sous la tutelle du Ministère ayant dans ses attributions la mobilité. Cet observatoire cherchera des synergies dans la récolte de données par divers acteurs publics et privés, planifiera la collecte des données manquantes, y inclus par le biais d'enquêtes ménages régulières, et mettra les données à la disposition des acteurs concernés. »

L'accord de coalition affiche également une volonté claire concernant la digitalisation : « Le Gouvernement conçoit la digitalisation comme une opportunité à saisir davantage. Il a l'ambition de faire du Luxembourg un pays modèle en la matière. Les jalons sont posés pour permettre à notre pays de se distinguer par une approche volontariste, accompagnant et promouvant la digitalisation de sa société là où cela s'avère nécessaire. »

Le rôle de la digitalisation pour la mobilité

Dans le domaine des transports, la transformation digitale a commencé avec ladite « révolution électronique ». Entre 1960 et 2000, les véhicules motorisés se sont transformés de systèmes essentiellement mécaniques en de véritables ordinateurs mobiles. Ce n'était qu'au cours des années 2000 que les réseaux de téléphonie mobile de la troisième génération (3G) ont rendu abordable la transmission d'importantes quantités de données au-delà des véhicules. Peu après, les « smartphones » et les réseaux 4G ont fait exploser le nombre d'utilisateurs de l'internet mobile, élevant le téléphone mobile d'un moyen de communication à un portail d'accès à d'innombrables services, y inclus des services de transport. Par conséquent, le système des transports moderne se caractérise par une connectivité transversale de plus en plus généralisée, phénomène qui s'amplifiera encore avec l'arrivée des réseaux 5G. La transformation digitale ne concernera non seulement les véhicules, mais la conception de la mobilité elle-même.

L'Observatoire met la transformation digitale au service de l'observation de la mobilité

Les applications de technologies digitales dans le domaine des transports sont très nombreuses. Avec l'avancée des technologies de connectivité, le défi fondamental devient l'interopérabilité, c'est-à-dire l'identification des acteurs, des données et des finalités d'échange.

En tant que fournisseur principal d'infrastructures et de services de transport au Luxembourg, l'État joue un rôle-clé. Reconnaissant que l'enjeu de l'interopérabilité joue au niveau européen entre États membres, le parlement européen et le conseil ont adopté la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents

dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. A travers ses règlements délégués, la directive impose des « spécifications » au déploiement de certaines technologies numériques à travers l'Union. En pratique, ces spécifications sont des standards d'échange pour certaines données de mobilité élémentaires, comme l'horaire des transports publics ou la topologie des réseaux routiers.

L'Observatoire digital de la mobilité est conçu autour de l'idée que ces données contribuent non seulement à l'émergence d'un système des transports intelligent, mais aussi à la planification d'une offre de mobilité anticipant la demande de mobilité de la population et des entreprises.

La mission de l'Observatoire est de fournir les données nécessaires à la planification des infrastructures et offres de mobilité

L'objectif de l'observation de la mobilité est de développer des connaissances concernant :

1. les comportements de mobilité, c'est-à-dire pourquoi, comment, où et quand les personnes se déplacent. Ce n'est pas le comportement de telle ou telle personne qui intéresse l'Observatoire, mais les flux de déplacements qui résultent du cumul des décisions individuelles. C'est le fondement de la projection dans l'avenir de la demande de mobilité de la population ;
2. l'efficacité de l'utilisation des infrastructures et services de transport, c'est à dire le rapport entre les flux de mobilité portés effectivement par les différentes offres — par exemple les différents services des transports publics, le réseau routier, les pistes cyclables, le réseau piétonnier ou des offres de mobilité à la demande comme l'autopartage — et leurs capacités maximales de transport. Ce rapport renseigne sur les potentiels d'optimisation de l'offre existante et permet de formuler, prioriser et évaluer des mesures d'adaptation.

L'instrument traditionnel pour apporter ce type de connaissance est l'enquête de mobilité. Une enquête produit des informations spécifiques à un sujet, à partir de témoignages collectés spécifiquement pour les besoins de l'enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population. Une enquête peut par exemple demander quel mode de transport la personne choisit pour aller faire des achats, et comment elle justifie ce choix. Contrairement et complémentirement à l'enquête de mobilité, l'observation digitale ne questionne pas des individus, mais exploite des sources numériques. Cela peut être un système de captage dédié exclusivement à l'observation d'une quantité d'intérêt, comme des capteurs du trafic routier, qui comptent le nombre de véhicules qui passent sur un tronçon de route ; ou cela peut consister en une réutilisation de données opérationnelles produites par des systèmes informatisés qui sont impliqués directement ou indirectement dans l'exploitation des infrastructures, offres et services de transport, comme le système de télémétrie des véhicules des transports publics, utilisé pour afficher le temps de départ des services aux arrêts en temps-réel.

De manière générale, les sources numériques sont particulièrement adaptées à l'observation de quantités physiques, comme des flux de voyageurs. Ceci est particulièrement vrai si des mises à jour régulières sont désirées — ce qui est la vocation d'un observatoire. Par contre, les enquêtes sont plus efficaces dans l'observation de notions plus subjectives, comme par exemple le sentiment de sécurité pendant un déplacement ou les motifs d'un choix d'un certain mode de transport. La valeur d'une source pour l'Observatoire ne se mesure donc pas par le fait qu'elle soit numérique ou pas, mais par le rapport entre l'utilité de l'information et l'effort de la produire.

Une des tâches principales de l'Observatoire est d'identifier les sources de données les plus utiles à la planification, qu'il s'agisse de comprendre les besoins de déplacement de la

population ou l'utilisation effective des différentes offres de mobilité en place. L'Observatoire doit également apporter et développer les compétences et outils nécessaires à l'allocation de ces sources, comme par exemple des systèmes de stockage et d'analyse « big data », des méthodes d'analyse statistique et de visualisation, ainsi que des outils de simulation. L'Observatoire digital de la mobilité exploite des sources de données existantes, et les complète par des enquêtes.

Exemples d'outils d'intérêt général pouvant être mis en place par l'Observatoire digital de la mobilité

Afin de partager les résultats de ces efforts, l'Observatoire élabore et publie un recueil des sources et jeux de données de mobilité disponibles au Luxembourg. Ce recueil liste, pour chaque source respectivement jeu de données : le détenteur des données, les modalités et d'éventuelles coordonnées d'accès, les mesures de qualité de ces données, et le cas échéant les utilisations de ces données par l'Observatoire. L'objectif est de faciliter la recherche, par tous les acteurs intéressés, concernant les données de mobilité qui ont déjà été collectées par des acteurs publics ou privés. Ce recueil évite notamment que les mêmes données soient collectées plus qu'une fois à la même fin.

Un deuxième outil, la carte numérique nationale et multimodale des infrastructures de transport, permet d'augmenter l'homogénéité des données de mobilité au Luxembourg. Une telle représentation cartographique facilite l'interopérabilité des données puisque, par définition, toute observation sur la capacité et l'utilisation des infrastructures est locale, c'est-à-dire liée à une partie spécifique de l'une des nombreuses infrastructures de transport. Actuellement, différents détenteurs de données utilisent différents référentiels, ce qui est non seulement inefficace, mais une source systématique d'erreurs. C'est pourquoi l'Observatoire crée pour toutes les représentations et transferts de données de mobilité une représentation commune, partagée avec tous les acteurs concernés et intéressés.

Un troisième outil cible surtout les sources numériques, comme par exemple les compteurs de véhicules ou de voyageurs pouvant être attribués aux différents modes de transport. En collaboration avec les acteurs concernés, l'Observatoire élabore un plan visant à harmoniser et coordonner la production de données. L'objectif est d'assurer une couverture suffisante du système des transports et la comparabilité entre les données de différents détenteurs et différents modes des transports. Une information cohérente sur tous les modes est un prérequis pour calculer des indicateurs de multimodalité tels que les parts modales, qui sont une information primordiale pour le suivi des stratégies nationales de mobilité successives. A l'état actuel, la collecte de données, comme par exemple le comptage de passagers et de véhicules, est organisé indépendamment par chaque opérateur de réseau, respectivement de services de transport, en vue de ses propres besoins. Alors que de très nombreuses données sont donc déjà collectées, il en résulte une vue d'ensemble lacunaire. Une stratégie nationale de comptage montrerait à chaque opérateur comment contribuer à une vue d'ensemble cohérente dont tous les acteurs bénéficieraient.

Le besoin de traiter des données à caractère personnel

Dans aucun cas, l'Observatoire de la mobilité ne s'intéresse aux habitudes ou aux préférences de mobilité d'un individu particulier. Mais pour pouvoir adapter l'offre de mobilité aux besoins de la population, il faut comprendre les comportements et besoins de mobilité d'un échantillon représentatif de la population qui réside ou travaille au Grand-Duché. Or, pour pouvoir s'assurer que l'échantillon questionné lors d'une enquête de mobilité est bien représentatif, il est indispensable de collecter, de façon bien entendu pseudonymisée, des données à caractère personnel comme par exemple la classe d'âge, le sexe, le code postal du lieu de

résidence et de travail. Ainsi, mieux on comprend les besoins de mobilité à un niveau local, régional, national, voire transfrontalier, mieux on peut planifier l'itinéraire et l'horaire d'une ligne de bus, la capacité d'une route, l'envergure d'un parking relais, etc. Ceci permet notamment d'investir les fonds publics dans les infrastructures et offres de mobilité qui bénéficient au plus grand nombre. La base d'une telle planification sont les déplacements effectués par la population actuelle, ainsi que certains attributs personnels comme le fait qu'un voyageur est mineur et donc exclu du transport individuel motorisé, la disponibilité d'une voiture dans le ménage, etc.

La mobilité des personnes étant un aspect fondamental de toute société ouverte, il est évident que les traitements en question ont lieu dans un « intérêt public ». Au regard de l'article 6, paragraphe 1^{er}, point e) du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (le règlement général sur la protection des données) (appelé ci-après « RGPD »), il est possible de recourir à une « mission d'intérêt public » comme base de licéité de traitement si cette mission a une base légale dans le droit de l'Union européenne ou dans le droit national. Le présent projet de loi a pour objet de préciser cette base légale.

Par ailleurs, en vertu de l'article 6, paragraphe 3, du RGPD, lorsque la base de licéité du traitement liée à une mission d'intérêt public s'applique, il est possible — mais pas obligatoire — de préciser, entre autres, les catégories de données qui font l'objet de traitements ainsi que les personnes concernées par ces traitements, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et les finalités d'une telle communication. Dans le présent projet de loi, le législateur souhaite apporter certaines précisions de ce type.

Le présent projet de loi a pour objectif principal de préciser la base légale des traitements de données à caractère personnel entrepris dans le cadre de l'Observatoire digital de la mobilité. Ceci permet aux responsables du traitement, à savoir le ministre ayant les transports dans ses attributions, de se baser sur une disposition légale pour justifier lesdits traitements de données conformément à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point e) du RGPD. Le détail des traitements sera précisé dans une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) dans le cadre du lancement de l'Observatoire.

A cet effet, il est également nécessaire de décrire dans la loi en quoi consiste l'Observatoire digital de la mobilité. Du point de vue organisationnel, il s'agit d'un service sans indépendance administrative du Ministère ayant les transports dans ses attributions.

Concerne : Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la mobilité

Fiche financière

Toutes les dépenses engagées et encore à engager pour l'ensemble des prestations relatives à la mise et l'exploitation de l'Observatoire digital de la mobilité, de ses outils informatiques et de nouvelles sources de données s'inscrivent dans l'Article 20.2.12.122, « Observatoire digital de la mobilité » du budget pour l'exercice 2023 et du budget pluriannuel 2023-2026.



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

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :

Projet de loi portant création d'un Observatoire digital de la Mobilité

Ministère initiateur :

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Auteur(s) :

Gil GEORGES

Téléphone :

2478-4468

Courriel :

Gil.Georges@mob.etat.lu

Objectif(s) du projet :

1) Assurer la disponibilité de données de qualité sur la mobilité, indispensables à la planification et l'optimisation des infrastructures et offres de services de mobilité dans le contexte particulièrement dynamique du GdL.
2) Définir les finalités de l'observation et ainsi fournir le cadre pour la collecte et le traitement de données, y inclus nommer les producteurs de données concernés

Autre(s) Ministère(s) /
Organisme(s) / Commune(s)
impliqué(e)s

MDIGI, MECO, MENEJ, MEA, MESR, MECDD, MFIN, MINT, MJUST, MLOG,
MSI, MSS, administrations communales

Date :

16/05/2023



Mieux légiférer

1

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

Si oui, laquelle / lesquelles : tous les producteurs étatiques de données de mobilité

Remarques / Observations : Tous les acteurs consultés confirment un besoin pour des données de planification facilement accessibles et exploitables ainsi que harmonisées sur tous les modes de transports.

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui Non

- Citoyens :

Oui Non

- Administrations :

Oui Non

3

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

Remarques / Observations : Le texte introduit aucune obligation générale envers les entreprises et ne nécessite donc pas de dérogations. Par contre, il permet le traitement de données fournies par des entreprises dans le cadre de projets collaboratifs visant l'amélioration de la mobilité de leurs employés et/ou biens, ainsi que l'échange de données avec des entreprises dont l'activité est la production, le traitement ou la redistribution de données de mobilité.

¹ N.a. : non applicable.

4

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

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

Remarques / Observations : Au lieu d'un texte coordonné ou d'un guide pratique, l'article 4 (2) prévoit un échange direct au moins une fois par an entre les partis concernés.

5

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

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

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

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

7

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

Oui Non N.a.

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

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

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

Données issues d'enquêtes sur le comportement de mobilité en termes des déplacements qu'une personne effectue et pourquoi. Cette information est essentielle pour la projection de la demande de mobilité

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

8

Le projet prévoit-il :

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

9

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

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

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

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

Le rôle de l'Observatoire est d'améliorer les connaissances de mobilité pour tous les acteurs concernés.

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

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

Oui Non

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

Afin d'assurer l'exploitation efficace du volume de données de mobilité toujours croissant, le programme "Observatoire de la Mobilité" du CTIE, lancé en 2021, met en place une plateforme "big data" spécifiquement pour les besoins de l'ODM.

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Formations techniques sur l'utilisation des outils et la méthodologie d'exploitation de données, gestion de projets informatiques, communication et protection de données

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

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

Si oui, expliquez pourquoi :

L'objectif de l'observatoire est d'améliorer les connaissances de mobilité au Luxembourg. L'impact que cela aura sur des questions d'égalité des chances ou tout autre domaine politique, dépend des conclusions qui sont tirées des données.

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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

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

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

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

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

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

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

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

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

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