

**N° 8539**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

---

**PROJET DE LOI**

**relative à l'adaptation du projet de construction des nouvelles  
infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg**

\* \* \*

*Document de dépôt*

*Dépôt: le 8.5.2025*

\*

**Le Premier ministre,**

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

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

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

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 28 mars 2025 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

**Arrête :**

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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 du projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg 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 8 mai 2025

*Le Premier ministre,*

Luc FRIEDEN

*La Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics,*

Yuriko BACKES

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### 1. ANTECEDENTS

L'aéroport de Luxembourg dispose actuellement d'un dépôt de carburant, d'une capacité théorique de 8.000 m<sup>3</sup>. Les infrastructures existantes, qui datent des années 1970, sont actuellement en fin de vie technique.

Le dépôt de carburant est relié à la conduite de ravitaillement en provenance de Bitburg, qui appartient au Réseau d'Oléoducs en Centre-Europe (Central Europe Pipeline System (en abrégé « CEPS »)). Le CEPS fait partie des infrastructures de l'OTAN, et constitue un des programmes du NATO Support and Procurement Organisation/Agency.

Afin de disposer de réserves stratégiques suffisantes pour faire face à d'éventuelles ruptures d'approvisionnement en carburant, il a été initialement proposé que le nouveau dépôt de carburant soit constitué de trois réservoirs d'une capacité de 5.000 m<sup>3</sup> chacun. Compte tenu de l'espace disponible ainsi que de l'insécurité internationale actuelle en matière d'approvisionnement de carburants, l'intégration de trois réservoirs supplémentaires à 5.000 m<sup>3</sup> chacun a été ajoutée à la planification du projet, portant le nombre total des réservoirs à 6.

Les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté à la conduite de ravitaillement CEPS de l'OTAN et l'intégration, dans le dépôt de carburant, d'installations couvertes de pompage F34 relatives à l'approvisionnement en carburant militaire F34, y inclus l'installation de mixage des additifs, les réservoirs des additifs et un réservoir de récupération sont à charge du budget de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes, et sera comptabilisé au titre de « l'effort de défense ». Ces dépenses seront toutes affectées à la première phase de construction, de manière à ce que les crédits budgétaires pour la deuxième phase seront intégralement à charge du MMTP.

Depuis le vote de la loi de financement du 7 août 2023, l'évolution prévue du projet a été impactée par différents événements non-prévisibles. Les dépenses y relatives trouvent leur origine dans les circonstances exposées ci-après.

Le montant accordé au Gouvernement par la loi du 7 août 2023 précitée pour réaliser de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg s'élève à 85.737.600.- euros indice 924,32 (du 1er octobre 2021).

En août 2023, à la suite d'un deuxième appel à candidature, aucune des propositions soumises n'a abouti à un résultat satisfaisant, les dossiers remis ayant été non-conformes. La procédure négociée avec mise en concurrence préalable a dès lors dû être annulée.

En novembre 2023 une troisième procédure de marché public sans mise en concurrence préalable, a abouti et trois groupements ont remis une offre. Cependant, les prix offerts dépassent le montant accordé par la loi du 7 août 2023 précitée de sorte que le marché ne peut actuellement pas être attribué.

Afin d'avancer ce chantier déjà retardé maintes fois, et au vu des autorisations y afférentes (notamment le commodo), il est proposé d'attribuer le marché en partie avec la construction de 3 réservoirs (au lieu des 6 réservoirs prévus dans l'exposé des motifs de la loi du 7 août 2023).

\*

### 2. LOI DE FINANCEMENT

En vertu de l'article 117 de la Constitution, « (3) Toute acquisition par l'État d'une propriété immobilière ou mobilière importante, toute réalisation au profit de l'État d'un grand projet d'infrastructure ou d'un bâtiment considérable ainsi que tout engagement financier important de l'État doivent être autorisés par une loi spéciale. Une loi générale détermine les seuils à partir desquels cette autorisation est requise, ainsi que les conditions et les modalités pour financer les travaux préparatoires. »

L'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat fixe ce seuil à 60 millions d'euros.

Pour réaliser ce projet en entier, une nouvelle loi doit être votée.

Se pose tout d'abord la question si le budget accordé par la loi du 7 août 2023 peut être utilisé pour une partie des infrastructures, à savoir la réalisation de 3 réservoirs au lieu des 6 réservoirs.

A cet effet, la cellule scientifique de la Chambre des Députés a émis une analyse juridique en date du 27 avril 2023, au regard de l'aménagement du contournement routier de Bascharage. La question posée est celle de savoir si le Gouvernement peut réaliser une autre variante que celle reprise dans l'exposé des motifs de la loi de financement.

La cellule scientifique de la Chambre des Députés a été très claire à cet effet : *« La loi spéciale ne précise pas les modalités techniques de réalisation du projet de contournement routier de Bascharage. Tant le choix du tracé que les mesures de compensation conséquentes figurent en effet dans l'exposé des motifs, qui n'a pas de portée normative. Le Gouvernement n'est donc pas tenu par une obligation légale et demeure libre de modifier les modalités de réalisation du projet de contournement routier. »*

Appliqué aux infrastructures pétrolières à l'aéroport, puisque le corps de texte de la loi du 7 août 2023 ne donne pas de précisions sur le nombre de réservoirs, le Gouvernement pourra réaliser ce projet sous une forme réduite.

Cependant, la cellule scientifique a précisé de même que *« Néanmoins, si le choix d'un nouveau tracé entraîne un coût qui dépasse significativement l'enveloppe de 139 millions d'euros prévue par la loi spéciale de 2018, une nouvelle loi spéciale doit être adoptée pour financer le contournement routier de Bascharage. Ce n'est qu'à l'issue de l'évaluation du coût du nouveau tracé qu'une réponse définitive pourra être apportée à la question de savoir si une nouvelle loi spéciale doit être adoptée. »*

En l'occurrence, puisque le coût du projet final est connu à l'heure actuelle au vu des trois offres remises, et avec l'accord de la Commission de l'exécution budgétaire de la Chambre des Députés du 20 janvier 2024, il a été décidé d'autoriser de commencer la réalisation des trois premiers réservoirs.

Se pose ainsi la question si une nouvelle loi doit être votée pour les 3 réservoirs subsistants qui sera forcément en-dessous du seuil visé par la loi comptable, ou bien si la loi du 7 août 2023 doit être adaptée.

D'après un avis du Conseil d'Etat du 22 avril 2022 à propos du projet de loi n° 7939 modifiant la loi du 23 décembre 2014 relative à la réalisation du Pôle d'échange multimodal de la Gare d'Ettelbruck et à la modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, *« Il y a lieu de rappeler à cet égard la forte préférence du Conseil d'État consistant à recourir à une nouvelle enveloppe financière à partir de l'année budgétaire en cours plutôt que de modifier la loi initiale, ce qui a pour effet une adaptation rétroactive des montants fixés en 2014. Comme l'a en effet déjà rappelé le Conseil d'État à maintes reprises, les lois d'autorisation sont des lois de forme qui s'épuisent par la réalisation de leur objet et qui ne sont en principe pas susceptibles d'être modifiées. »*

Par conséquent, le projet de loi actuel reprend uniquement le montant subsistant (des trois réservoirs) qui n'est pas couvert par la loi du 7 août 2023.

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

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

Avons ordonné et ordonnons :

**Art. 1er.** Le Gouvernement est autorisé à adapter en termes réels les dépenses concernant la loi du 7 août 2023 portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.

**Art. 2.** Les dépenses résultant de l'adaptation du projet visé par la loi du 7 août 2023 précitée ne peuvent pas dépasser la somme de 20.815.714,00 euros. Ce montant correspond à la valeur 1 149,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2024. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

**Art. 3.** Les dépenses visées à l'article 2 sont imputables sur les crédits du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad Article 1<sup>er</sup>.*

Cet article autorise le Gouvernement à adapter en termes réels les dépenses autorisées par la loi du 7 août 2023 portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg. Cette adaptation est devenue nécessaire à la suite de certains dépassements constatés lors des soumissions ainsi que de prolongations de délais.

### *Ad Article 2.*

Cet article détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement supplémentaire du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable au 1er octobre 2024 (valeur 1 149,68). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

### *Ad Article 3.*

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits à la charge du Ministère de la mobilité et des travaux publics.

\*

## FICHE FINANCIERE

Les prévisions budgétaires actuelles font ressortir un dépassement approximatif de 20.815.714,00 euros TTC (valeur 1 149,68 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2024).

Proposition de prix	14.066.559,82
Etudes, experts, et autres	1.758.319,97
Aléas de chantier	1.282.051,28
Service fee lux-Airport	684.277,23
TVA 17%	3.024.505,42
Le coût estimé des travaux (TTC)	20.815.714,00

## CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHCK



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 :

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou amendement :

Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

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<sup>ème</sup> Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

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

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

Points d'orientation  
Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

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

Points d'orientation  
Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

### 3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation  
Documentation  Oui  Non

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à

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

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

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

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

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

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

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

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

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

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

**9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.**Points d'orientation  Oui  Non  
Documentation

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

**10. Garantir des finances durables.**Points d'orientation  Oui  Non  
Documentation

L'objet du projet de loi sous rubrique étant le financement de la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, cet APL n'a aucun impact sur le point sous rubrique.

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

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

Continuer avec l'évaluation ?  Oui  Non

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

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



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 du projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg	
Ministre:	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics	
Auteur(s) :	Marc Reiter	
Téléphone :	2478-4921	Courriel : marc.reiter@mmtt.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi a pour objet d'adapter les dépenses autorisées par la loi du 7 août 2023 portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.	
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s)	lux-Airport S.A.; Ministère des Finances; Département des travaux publics, MMTT; Ministère de l'Énergie ; Direction de la défense, MAEE; Administration des ponts et chaussées	
Date :	27/02/2025	

### 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

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

**Destinataires du projet :**

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

**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. <sup>1</sup>

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

**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 :

**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 :

**Le projet contient-il une charge administrative <sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)**  Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif <sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.).

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

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

**b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel <sup>4</sup> ?**  Oui  Non  N.a.

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

<sup>4</sup> 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. ([www.cnpd.public.lu](http://www.cnpd.public.lu))

**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.

**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 :

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

Sinon, pourquoi ?

**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 :

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

**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 ?

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

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

#### 4. Egalité des chances

**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 :

il s'agit d'une loi de financement qui n'a pas d'impact en terme d'égalité entre femmes et hommes.

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

Si oui, expliquez de quelle manière :

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

Si oui, expliquez de quelle manière :

## 5. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

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

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

<https://meco.gouvernement.lu/fr/le-ministere/domaines-activite/services-marche-interieur/notifications-directive-services.html>

**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.

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>

