

Luxembourg, le 1^{er} juillet 2026

Dossier suivi par Tania Sonnetti
Service des Commissions
Tél. : + 352 466 966 320
Courriel : tsonnetti@chd.lu

Monsieur le Président
du Conseil d'État
5, rue Sigefroi
L-2536 Luxembourg

Concerne : 8653 - Projet de loi relative aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir des amendements au projet de loi mentionné sous rubrique adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics (ci-après « commission parlementaire ») au cours de sa réunion du 25 juin 2026.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés.

I. Observations préliminaires

- a) À titre liminaire, il y a lieu de noter que la commission parlementaire décide de suivre toutes les suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.
- b) Il est proposé de supprimer la formule de promulgation figurant en tête du projet de loi, conformément à la pratique constante du Conseil d'État, selon laquelle cette formule est à omettre dans les projets de loi.¹

¹ [Avis 62.525 du 19 mai 2026 - Avis - Conseil d'Etat - Luxembourg](#)

- c) Concernant l'article 3, paragraphe 2, le Conseil d'État relève dans ses observations d'ordre légistique que les anglicismes sont à éviter. Or, il relève de noter que le mot « briefing » est un mot largement utilisé dans le domaine de l'aviation. En outre, ce mot est également utilisé dans les versions françaises des règlements européens en la matière (exemple : règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié). De ce fait, il est plus judicieux de garder le mot « briefing » en anglais dans le projet de loi, afin de ne pas porter confusion sur les exigences applicables pour les personnes impliquées.

II. Amendements

Amendement 1 – Article 1^{er}

La commission parlementaire propose d'amender l'article 1^{er}, alinéa 1^{er} initial, devenant le nouvel alinéa 2, du projet de loi comme suit :

« La Police ~~grand-ducale, ci-après la~~ « Police », dispose de procédures encadrant ses missions effectuées par hélicoptère. ».

Commentaire de l'amendement 1

Suite à l'ajout d'un alinéa 1^{er} nouveau, conformément à la proposition du Conseil d'État, la première occurrence de la dénomination « Police grand-ducale » est désormais suivie de l'abréviation « Police ». Par conséquent, et dans un souci de cohérence rédactionnelle, il y a lieu d'employer cette abréviation à l'alinéa suivant et, partant, de supprimer les termes « grand-ducale, ci-après la « Police » ».

Amendement 2 – Article 10

La commission parlementaire propose d'amender l'article 10 du projet de loi comme suit :

« Art. 10. Exigences particulières pour les spécialistes affectés à une tâche particulière et les membres d'équipage technique

~~(1) Afin d'être désigné comme membre d'équipage technique ou comme spécialiste affecté à une tâche particulière, la personne a suivi une formation organisée par l'exploitant et, le cas échéant, a passé avec succès un contrôle de compétences organisé par l'exploitant.~~

~~Les modalités de formation et d'examen, ainsi que les conditions de validité de la désignation sont précisées par règlement grand-ducal.~~

(1) Afin d'être désigné comme membre d'équipage technique ou comme spécialiste affecté à une tâche particulière, la personne a suivi une formation organisée par l'exploitant sur la base d'un programme de formation établi par l'exploitant et approuvé par la DAC. Ce programme de formation est adapté aux différentes opérations avec équipements spécifiques et vise à donner des compétences techniques aux personnes concernées afin de garantir la sécurité des activités aériennes et comprend au moins les domaines de la coordination et de la communication, de l'utilisation du matériel spécifique à l'opération et les impacts des opérations sur le comportement en vol de l'hélicoptère.

La personne désirant être désignée en tant que membre d'équipage technique a en outre passé avec succès un contrôle de compétences organisé par l'exploitant et portant sur les sujets couverts par le programme de formation afférent.

Le contenu détaillé des formations ainsi que les modalités du contrôle de compétences sont précisés par règlement grand-ducal.

(2) Afin de pouvoir participer aux opérations avec équipement spécial, les membres d'équipage technique répondent à des exigences d'expérience récente au cours des quatre-vingt-dix derniers jours avant l'accomplissement de la mission.

La désignation en tant que membre d'équipage technique reste valable pour autant que la personne concernée a suivi un cours de remise à niveau et a passé avec succès un contrôle de compétences y relatif dans les douze mois suivant un contrôle de compétences.

La désignation en tant que spécialiste affecté à une tâche particulière reste valable pour autant que la personne concernée a suivi un cours de remise à niveau à des intervalles ne dépassant pas douze mois.

Les détails de l'expérience récente et des cours de remise à niveau sont précisés par règlement grand-ducal.

~~(23)~~ Les membres d'équipage techniques et les spécialistes affectés à une tâche particulière sont responsables de l'exécution correcte de leurs tâches. Le détail des tâches assignées aux membres d'équipage techniques et aux spécialistes affectés à une tâche particulière est précisé dans les procédures visées à l'article premier^{1^{er}}. ».

Commentaire de l'amendement 2

Il échet de noter que l'avis du Conseil d'État, en ce qui concerne ses considérations au sujet de l'article 10, repose sur une appréciation inexacte de cet article. Le Conseil d'État estime en effet que cet article, qui comporte notamment des exigences de compétences et de formation spécifiques concernant les personnes participant aux opérations avec équipement spécial, *« visent l'exploitant et son personnel, et non pas les agents de la Police grand-ducale »*.

Or, tel qu'explicitement indiqué dans le commentaire des articles joint au texte du projet de loi initial², les membres de la Police grand-ducale sont ici principalement visés, tandis que le personnel de l'exploitant n'est pas exclu.

Le Conseil d'État indique que la formation des agents de la Police grand-ducale *« relève d'une matière réservée à la loi par l'article 50, paragraphe 3, de la Constitution »*. Dans différents avis, le Conseil d'État a soulevé que, sous peine d'opposition formelle, *« la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi »*³.

Afin d'anticiper les observations du Conseil d'État et une potentielle opposition formelle, l'article 10 du projet de loi est amendé. Cet amendement est inspiré des articles 28 à 32 de la loi modifiée du 7 août 2023 sur l'organisation de l'Armée luxembourgeoise⁴.

*

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

(s.) Claude Wiseler
Président de la Chambre des Députés

² Le commentaire relatif à l'article 2 du projet de loi indique notamment, concernant les définitions des membres d'équipage technique et des spécialistes affectés à une tâche particulière, qu'il *« s'agit principalement des membres de la Police »*.

³ Notamment, avis n° 61.673 du 27 mars 2026 relatif au Projet de loi n° 8315

⁴ Loi du 7 août 2023 sur l'organisation de l'Armée luxembourgeoise et modifiant : 1° la loi modifiée communale du 13 décembre 1988 ; 2° la loi modifiée du 27 juillet 1992 relative à la participation du Grand-Duché de Luxembourg à des opérations pour le maintien de la paix et des opérations de prévention, ainsi que de gestion de crise ; 3° la loi modifiée du 9 décembre 2005 déterminant les conditions et modalités de nomination de certains fonctionnaires occupant des fonctions dirigeantes dans les administrations et service de l'État ; 4° la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État

Texte coordonné

Les propositions de texte émises par le Conseil d'État dans son avis du 21 avril 2026 sont soulignées.

Les amendements parlementaires sont marqués en caractères gras.

Projet de loi relative aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère

~~Nous Guillaume, 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 :~~

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales

Art. 1^{er}. Généralités

La présente loi s'applique aux missions aériennes effectuées par hélicoptère pour le compte de la Police grand-ducale, ci-après « Police ».

La Police ~~grand-ducale, ci-après la « Police »~~, dispose de procédures encadrant ses missions effectuées par hélicoptère.

L'organisme chargé de l'exploitation des hélicoptères, ci-après ~~l'~~ « exploitant », dispose de procédures encadrant les missions aériennes effectuées pour le compte de la Police.

Les procédures portant sur la sécurité aérienne sont approuvées par la Direction de l'aviation civile, ~~ci-après la « DAC » (DAC).~~

Art. 2. Personnes à bord de l'hélicoptère

Les catégories de personnes suivantes ~~peuvent~~ sont autorisées à se trouver à bord de l'hélicoptère :

- 1° l'équipage naviguant, composé d'un pilote commandant de bord et, le cas échéant, d'un copilote ;
- 2° les membres d'équipage techniques: un membre d'équipage participant aux opérations prévues à l'article 8, qui n'est pas un membre d'équipage de conduite, auquel l'exploitant attribue des tâches à bord de l'hélicoptère en vue d'assister le pilote pendant les opérations ;
- 3° les spécialistes affectés à une tâche particulière : une personne désignée par l'exploitant ou par la Police, qui exécute des tâches au sol ou à bord de l'hélicoptère directement liées à une tâche spécialisée prévue à l'article 8 ;
- 4° les personnes participant à la mission, autres que celles prévues aux points 1°, 2° et 3° du présent paragraphe ;
- 5° les passagers.

Art. 3. Responsabilité du pilote commandant de bord

(1) Les décisions relatives aux manœuvres de vol, ainsi qu'aux actions nécessaires pour assurer la sécurité des activités aériennes relèvent de la responsabilité du seul pilote commandant de bord.

(2) Avant chaque mission, le pilote commandant de bord et la Police procèdent à un briefing sur la nature de la mission et les spécificités du vol.

Chapitre 2 – Dispositions opérationnelles spécifiques

Art. 4. Embarquement et débarquement

Lorsque la mission l'exige, le pilote commandant de bord peut autoriser l'embarquement et le débarquement rotors tournants, à condition que les rotors ne présentent pas un danger.

Les personnes qui embarquent et qui débarquent se conforment aux instructions du pilote commandant de bord.

Art. 5. Atterrissage et décollage hors aérodrome

Dans le cadre des missions aériennes effectuées pour le compte de la Police, les atterrissages et décollages peuvent être effectués en dehors d'un aérodrome, d'une hélistation ou d'un terrain de vol.

Art. 6. Emport et usage d'armes, de substances et engins explosifs ou incendiaires et de tout autre matériel

(1) Les membres de la Police peuvent emporter des armes blanches, des armes à feu, des armes non à feu et des substances et engins explosifs ou incendiaires ainsi que tout autre matériel ou objets nécessaires à la mission, à bord de l'hélicoptère, sous condition qu'ils soient sécurisés physiquement pendant toute la durée du vol pour éviter une perte et, le cas échéant, un déclenchement accidentel.

(2) Par dérogation au paragraphe ~~précédent~~ 1^{er} et sans préjudice des dispositions légales régissant l'usage des armes, les membres de la Police sont autorisés à utiliser les armes, substances, engins, matériels et objets prévus ~~à l'alinéa~~ au paragraphe 1^{er}, à partir de l'hélicoptère en vol, après avoir reçu l'autorisation du pilote commandant de bord.

(3) Tout autre matériel ou objet, que celui visé au paragraphe 1^{er}, peut être emporté à bord de l'hélicoptère sous condition de ne pas constituer un danger pour la sécurité de l'hélicoptère.

Art. 7. Vols d'entraînement

Les entraînements aux tirs à partir de l'hélicoptère ainsi que les entraînements aux opérations avec équipement spécial se font dans un espace aérien spécifiquement dédié conformément à l'article 2 du règlement grand-ducal du 19 octobre 2022 concernant les règles de l'air. Ces entraînements sont interdits au-dessus des zones utilisées principalement à des fins résidentielles, industrielles, commerciales ou récréatives.

Chapitre 3 – Opérations avec équipement spécial

Art. 8. Généralités relatives aux opérations avec équipement spécial

(1) Les opérations avec équipement spécial sont les suivantes :

- 1° les opérations d'aérocordage, ci-après « AC » ;
- 2° les opérations d'hélicoptère, ci-après « HT » ;
- 3° les opérations de chargement externe en hélicoptère, ci-après « CEH » ;
- 4° les opérations de transport externe de charge humaine, ci-après « TECH ».

(2) La composition de l'équipage minimum est la suivante :

- 1° opérations AC : un pilote titulaire d'une habilitation AC et un membre d'équipage technique AC ;
- 2° opérations HT : un pilote titulaire d'une habilitation HT et un membre d'équipage technique HT ;
- 3° opérations CEH : un pilote titulaire d'une habilitation CEH, un membre d'équipage technique CEH et un spécialiste affecté à une tâche CEH présent sur les sites de prise en charge et de dépose ;
- 4° opérations TECH : un pilote titulaire d'une habilitation TECH, un membre d'équipage technique TECH et un spécialiste affecté à une tâche TECH présent sur les sites de prise en charge et de dépose.

Art. 9. Exigences particulières pour les pilotes

(1) L'exploitant ne peut affecter des pilotes aux opérations avec équipement spécial que s'ils sont titulaires d'une habilitation étatique délivrée par le directeur de l'aviation civile conformément au présent article.

L'habilitation étatique ne permet d'effectuer des opérations avec équipement spécial que dans le cadre des missions aériennes effectuées pour le compte de la Police.

(2) Afin d'obtenir la délivrance d'une habilitation étatique, le pilote est titulaire d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptère valable ou d'une licence de pilote de ligne d'hélicoptère valable, délivrée par le directeur de l'aviation civile conformément au règlement (UE) ~~no n°~~ 1178/2011 ~~susmentionné~~ de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié, ainsi que de la qualification de type valable pour le type d'hélicoptère utilisé.

En outre, le pilote justifie d'une expérience pratique relative à la conduite d'hélicoptères et il a suivi une formation pratique et, le cas échéant, une formation théorique. Il a passé avec succès un contrôle de compétences organisé par l'exploitant, le cas échéant.

Les conditions opérationnelles et le nombre d'heures d'expérience pratique, ainsi que les modalités de formation et d'examen sont précisés par règlement grand-ducal.

(3) L'habilitation étatique est valable pendant une période d'un an. Le pilote participe aux missions susvisées uniquement si sa licence de pilote et sa qualification de type sont valables, conformément au règlement (UE) ~~no 1178/2011 susmentionné~~ n° 1178/2011 précité.

Les conditions relatives à la revalidation des habilitations sont précisées par règlement grand-ducal.

(4) Le directeur de l'aviation civile peut refuser l'octroi des habilitations étatiques, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement :

- 1° si l'intéressé ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises ;
- 2° si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ;
- 3° s'il est constaté que l'habilitation étatique a été obtenue à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux ;
- 4° si l'intéressé échoue à un contrôle de compétences requis ;
- 5° s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aériennes ainsi que la sécurité des personnes et des biens ;
- 6° s'il existe à l'encontre de l'intéressé des indices laissant présumer qu'il constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes ;
- 7° si l'intéressé a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aériennes ;
- 8° s'il est constaté que l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses fonctions, la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens.

Art. 10. Exigences particulières pour les spécialistes affectés à une tâche particulière et les membres d'équipage technique

~~(1) Afin d'être désigné comme membre d'équipage technique ou comme spécialiste affecté à une tâche particulière, la personne a suivi une formation organisée par l'exploitant et, le cas échéant, a passé avec succès un contrôle de compétences organisé par l'exploitant.~~

~~Les modalités de formation et d'examen, ainsi que les conditions de validité de la désignation sont précisées par règlement grand-ducal.~~

(1) Afin d'être désigné comme membre d'équipage technique ou comme spécialiste affecté à une tâche particulière, la personne a suivi une formation organisée par l'exploitant sur la base d'un programme de formation établi par l'exploitant et approuvé par la DAC. Ce programme de formation est adapté aux différentes opérations avec équipements spécifiques et vise à donner des compétences techniques aux personnes concernées afin de garantir la sécurité des activités aériennes et comprend au moins les domaines de la coordination et de la communication, de l'utilisation du matériel spécifique à l'opération et les impacts des opérations sur le comportement en vol de l'hélicoptère.

La personne désirant être désignée en tant que membre d'équipage technique a en outre passé avec succès un contrôle de compétences organisé par l'exploitant et portant sur les sujets couverts par le programme de formation afférent.

Le contenu détaillé des formations ainsi que les modalités du contrôle de compétences sont précisés par règlement grand-ducal.

(2) Afin de pouvoir participer aux opérations avec équipement spécial, les membres d'équipage technique répondent à des exigences d'expérience récente au cours des quatre-vingt-dix derniers jours avant l'accomplissement de la mission.

La désignation en tant que membre d'équipage technique reste valable pour autant que la personne concernée a suivi un cours de remise à niveau et a passé avec succès un contrôle de compétences y relatif dans les douze mois suivant un contrôle de compétences.

La désignation en tant que spécialiste affecté à une tâche particulière reste valable pour autant que la personne concernée a suivi un cours de remise à niveau à des intervalles ne dépassant pas douze mois.

Les détails de l'expérience récente et des cours de remise à niveau sont précisés par règlement grand-ducal.

(23) Les membres d'équipage techniques et les spécialistes affectés à une tâche particulière sont responsables de l'exécution correcte de leurs tâches. Le détail des tâches assignées aux membres d'équipage techniques et aux spécialistes affectés à une tâche particulière est précisé dans les procédures visées à l'article premier-1^{er}.

Chapitre 4 – Surveillance continue

Art. 11. Surveillance continue

(1) La DAC vérifie le maintien de conformité de l'exploitant avec les exigences de la présente loi.

À cette fin, elle établit un programme de surveillance prenant en compte la nature spécifique de l'exploitant, la complexité de ses activités et les résultats d'activités passées de surveillance.

(2) Ce programme de surveillance couvre une période de vingt-quatre mois au maximum et comprend :

- 1° les audits et les inspections ;
- 2° les réunions organisées entre l'exploitant et la DAC pour s'assurer que tous deux restent informés des questions importantes.

Art. 12. Constatations et actions correctives

En fonction de la gravité des non-conformités constatées au cours de la surveillance ou par tout autre moyen, la DAC peut émettre des constatations constatations de niveau 1 ou de niveau 2.

La DAC communique par écrit la constatation à l'exploitant et demande la mise en œuvre d'actions correctives pour traiter les non-conformités identifiées.

Art. 13. Constatations Constatations de niveau 1

(1) Une constatation de niveau 1 est émise par la DAC lorsqu'une non-conformité significative est détectée par rapport aux exigences de la présente loi ou par rapport aux procédures de l'exploitant qui réduit la sécurité ou met en danger la sécurité du vol.

(2) Dans le cas de constatations de niveau 1, la DAC prend immédiatement l'action appropriée pour interdire ou limiter les activités, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, jusqu'à ce que l'exploitant ait appliqué une action corrective suffisante.

Art. 14. ~~Constatations~~ Constatations de niveau 2

(1) Une constatation de niveau 2 est émise par la DAC lorsqu'une non-conformité est détectée par rapport aux exigences de la présente loi ou par rapport aux procédures de l'exploitant qui est susceptible de réduire la sécurité ou de mettre en danger la sécurité du vol.

(2) Dans le cas de constatations de niveau 2, l'exploitant propose un plan d'actions correctives et un plan de mise en œuvre dans un délai de trois mois.

La DAC évalue les plans proposés. Lorsqu'elle conclut qu'ils sont suffisants pour traiter les non-conformités, elle les approuve.

(3) La DAC accorde à l'exploitant un délai de mise en œuvre de l'action corrective correspondant à la nature de la constatation, mais qui ne peut initialement dépasser trois mois. Au terme de cette période, la DAC peut prolonger la période de trois mois sur la base d'un plan d'actions correctives adapté et approuvé par la DAC.

(4) Dans le cas où l'exploitant ne soumet pas de plan acceptable d'actions correctives ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par la DAC, la constatation passe au niveau 1.

Chapitre 5 – Disposition finale

Art. 15. Entrée en vigueur

La présente loi entrera en vigueur ~~trois le premier jour du troisième~~ mois après qui suit celui de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.