

Dossier consolidé

Date de création : 19-11-2025

Projet de loi 8553

Projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Date de dépôt : 17-06-2025

Date de l'avis du Conseil d'État : 19-11-2025

Auteur(s) : Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
17-06-2025	Déposé	20250821_Depot	<u>3</u>
19-11-2025	Avis du Conseil d'État	20251119_Avis_2	<u>20</u>

20250821_Depot

N° 8553
CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification

1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ;

2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 17.6.2025

*

Le Premier ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1^{er}, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1^{er}, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 2 mai 2025 approuvant sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1^{er}. La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne 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 17 juin 2025

Le Premier ministre,
Luc FRIEDEN

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

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi intervient dans le cadre de la réalisation du ciel unique européen.

Conformément à l'article 53 du règlement (UE) n° 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen, les Etats membres de l'Union européenne doivent mettre en place des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives pour les infractions au cadre réglementaire du ciel unique européen.¹

En avril 2023, les autorités luxembourgeoises ont été approchées par la Commission européenne dans le cadre du mécanisme EU Pilot, sollicitant des informations supplémentaires sur le système luxembourgeois des sanctions mis en œuvre dans le cadre du ciel unique européen. Faisant suite aux informations fournies, la Commission européenne a ouvert une procédure d'infraction contre le Luxembourg en avril 2024 pour non-conformité du cadre juridique national aux règlements (CE) n° 549/2004 et (CE) n° 550/2004 et (CE) n° 551/2004 précités, ainsi qu'aux règlements d'exécution adoptés sur leur base.

Dans sa lettre de mise en demeure, la Commission fait état notamment d'un défaut de sanctions couvrant « *toutes les infractions aux mesures visées à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 549/2004, ce qui comprend, entre autres, d'éventuelles infractions liées à la mise en œuvre de projets communs établis sur la base de l'article 15bis du règlement (CE) n° 550/2004 et des mesures d'exécution connexes, ou le système de performance et de tarification instauré par le règlement (UE) 2019/317 sur la base de l'article 11, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 549/2004* ».

Ainsi, le présent projet de loi a pour but de rectifier cette situation de non-conformité. A cette fin, il prévoit l'introduction de sanctions nécessitant une modification de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne, ainsi que de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne afin de pouvoir y introduire les sanctions susmentionnées. Cette modification permettra d'introduire dans les lois précitées des sanctions pour les prestataires de services de la navigation aérienne, les organismes de formation pour les contrôleurs aériens, les organismes de gestion des aéroports, ainsi que les usagers de l'espace aérien qui enfreignent à certaines dispositions le cadre réglementaire du SES.

Par ailleurs, la Direction de l'aviation civile (ci-après « DAC ») a profité de la rédaction du présent projet de loi pour introduire dans la loi du 31 janvier 1948 précitée une base légale habilitant l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA de procéder au recouvrement des amendes prononcées dans le cadre du contrôle, par la DAC, de l'application des dispositions relatives aux personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

La même base légale est introduite dans la loi du 31 janvier 1948 précitée aux fins du recouvrement des amendes infligées pour les infractions au règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007.

*

¹ Le cadre réglementaire du ciel unique européen a été révisé en octobre 2024 avec l'adoption du règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen. Celui-ci a abrogé et remplacé les règlements (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, et (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen.

TEXTE DU PROJET

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

Vu le règlement (UE) no 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ;

Vu le règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission du 1^{er} février 2021 sur la mise en place du premier projet commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien prévu par le règlement (CE) no 550/2004 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) no 409/2013 de la Commission et abrogeant le règlement d'exécution (UE) no 716/2014 de la Commission ;

Vu le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen ;

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

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

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}. L'article 5 de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 5. Amendes administratives

(1) Le ministre peut infliger une amende de 5 000 à 20 000 euros à quiconque qui aura exercé des fonctions de prestataire de services de navigation aérienne ou d'organisme de formation prévu au règlement (UE) 2015/340 précité sans disposer du certificat requis.

Le ministre peut infliger une amende de 2 500 à 10 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne ou tout organisme de formation prévu au règlement (UE) 2015/340 précité qui ne respecte pas les conditions de validité, les obligations légales et réglementaires ou les privilèges et limitations liés à son certificat.

(2) Le ministre peut infliger une amende de 5 000 à 20 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises ou qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction d'agent électronicien de la sécurité de la circulation aérienne sans disposer des compétences requises.

Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé conformément la réglementation applicable.

(3) Le ministre peut infliger une amende de 2 500 à 10 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'aura pas établi ou maintenu un système de gestion efficace, des procédures et manuels ou des méthodes de travail, conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) no 482/2008, les règlements d'exécution (UE) no 1034/2011, (UE) no 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) no 677/2011, tel que modifié.

Le ministre peut infliger une amende de 2 500 à 10 000 euros à tout organisme de formation prévu au règlement (UE) 2015/340 précité qui n'aura pas établi ou maintenu un système de gestion conformément au règlement (UE) 2015/340 précité.

(4) Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui ne déclare pas à la DAC la mise en place de nouveaux systèmes fonctionnels ou qui ne déclare pas des changements effectués aux systèmes fonctionnels existants.

Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout organisme de formation prévu au règlement (UE) 2015/340 précité qui n'aura pas respecté le point ATCO.OR.B.015 du règlement (UE) 2015/340 précité.

(5) Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'aura pas respecté l'article 4 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013.

(6) Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'aura pas respecté les exigences du point ATS.OR.305 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2017/373 précité.

(7) Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne ou tout organisme de formation prévu au règlement (UE) 2015/340 précité qui n'établit pas d'actions correctives suite aux non-conformités constatées par la DAC lors de ses contrôles, audits ou inspections ou par l'Agence européenne de la sécurité aérienne lors de ses inspections de normalisation.

Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne ou tout organisme de formation prévu au règlement (UE) 2015/340 précité qui n'applique pas les mesures convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées ou qui ne respecte pas les dates limites convenues ou fixées dans les actions correctives approuvées.

(8) Le ministre peut infliger une amende de 2 500 à 10 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'applique pas les consignes de sécurité émises par la DAC.

(9) Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'aura pas respecté l'article 36 du règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen.

Le ministre peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services qui n'aura pas respecté les points ATM/ANS.OR.D.005, ATM/ANS.OR.D.015 et ATM/ANS.OR.D.025 du règlement d'exécution (UE) 2017/373 précité.

(10) L'amende visée aux paragraphes 1^{er} à 9 ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne ou l'organisme de formation prévu au règlement (UE) 2015/340 précité a été préalablement mis à même de présenter ses observations. À cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(11) Les mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1^{er} à 9 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(12) Le recouvrement des amendes est confié à l'Administration de l'Enregistrement des Domaines et de la TVA. Il se fait comme en matière d'enregistrement. »

Art. 2. La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° À l'article 42*bis*, il est inséré après le paragraphe 3 un paragraphe 4 nouveau, libellé comme suit :

« (4) Le recouvrement des amendes est confié à l'Administration de l'Enregistrement, des Domaines et de la TVA. Il se fait comme en matière d'enregistrement. »

2° À la suite de l'article 42*bis*, il est inséré un nouvel article 42*ter*, libellé comme suit :

« Art. 42*ter*. (1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne ou à tout organisme de gestion des aéroports qui n'aura pas respecté les articles 6, 8 et 10 du règlement (UE) no 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien, tel que modifié.

Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2 500 à 10 000 euros à tout exploitant d'aéronef qui aura invoqué une exemption d'un créneau de départ de gestion des courants de trafic aérien, ci-après « exemption ATFM », dont il ne dispose pas ou qui n'aura pas respecté les privilèges et limitations de l'exemption ATFM lui accordée conformément au règlement (UE) 255/2010.

Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1 250 à 5 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui n'aura pas respecté les articles 11 et 12 du règlement (UE) no 255/2010 précité.

(2) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 5 000 à 20 000 euros à toute partie prenante opérationnelle désignée dans l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission du 1^{er} février 2021 sur la mise en place du premier projet commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien prévu par le règlement (CE) no 550/2004 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) no 409/2013 de la Commission et abrogeant le règlement d'exécution (UE) no 716/2014 de la Commission, qui n'aura pas respecté l'article 3 dudit règlement.

(3) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2 500 à 10 000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne, à tout usager de l'espace aérien ou à tout organisme de gestion des aéroports qui n'aura pas contribué ou participé aux projets communs établis par la Commission européenne conformément au règlement (UE) 2024/2803 précité.

(4) L'amende visée aux paragraphes 1^{er} à 3 ne peut être infligée que si la personne ou l'entité concernée a été préalablement mise à même de présenter ses observations. À cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les mesures prises par le ministre en vertu des paragraphes 1^{er} à 3 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(6) Le recouvrement des amendes est confié à l'Administration de l'Enregistrement des Domaines et de la TVA. Il se fait comme en matière d'enregistrement. »

3° À l'article 43, il est inséré après le paragraphe 5 un paragraphe 6 nouveau, libellé comme suit :

« (6) Le recouvrement des amendes est confié à l'Administration de l'Enregistrement, des Domaines et de la TVA. Il se fait comme en matière d'enregistrement. »

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1

L'article 1^{er} vise à remplacer l'article 5 de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne. Il reprend en grande partie les sanctions administratives déjà prévues dans la version actuelle, tout en les complétant par les cas de figure encore manquants.

Ainsi, il ne prévoit désormais plus seulement des sanctions administratives applicables aux prestataires de service de la navigation aérienne, ci-après « ANSP », mais également aux organismes de formation pour les contrôleurs de la circulation aérienne tels que prévus par le règlement (UE) 2015/340¹.

Le premier paragraphe prévoit désormais une sanction administrative pour quiconque qui aura exercé une fonction d'ANSP ou d'organisme de formation sans disposer du certificat requis par la réglementation européenne en vigueur. Il reprend, en son alinéa 2, la sanction prévue actuellement au paragraphe 4, tout en ajoutant une précision à la formulation de la sanction.

Le paragraphe 2 reprend la sanction pour un ANSP ayant permis à une personne d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans disposer du certificat requis, sanction actuellement prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 5 de la loi du 31 mai 2021, en y ajoutant la même sanction pour les ANSP ayant permis à une personne d'exercer une fonction d'agent électronicien de la sécurité de la circulation aérienne sans disposer des compétences requises.

Le paragraphe 3 prévoit une nouvelle sanction pour les ANSP qui n'auront pas établi ou maintenu un système de gestion efficace, des procédures et manuels ou des méthodes de travail, conformément à la réglementation européenne applicable. Il prévoit la même sanction pour les organismes de formation pour les contrôleurs aériens.

Le paragraphe 4 reprend la sanction actuellement prévue au paragraphe 6 de l'article 5 de la loi du 31 mai 2021. Il ajoute la même sanction pour les organismes de formation.

Le paragraphe 5 prévoit désormais une sanction pour les ANSP dans le cadre de la fourniture d'informations dans le contexte du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen.

Le paragraphe 6 prévoit une sanction pour les ANSP qui n'auront pas respecté les exigences européennes en matière de consommation problématique de substances psychoactives par les contrôleurs de la circulation aérienne.

Le paragraphe 7 du projet de loi reprend les sanctions prévues actuellement au paragraphe 2 de la loi du 31 mai 2021, en y ajoutant la même sanction pour les organismes de formation des contrôleurs aériens.

Le paragraphe 8 reprend la sanction actuellement prévue au paragraphe 3 de la loi du 31 mai 2021.

Le paragraphe 9 prévoit désormais une sanction pour les ANSP n'ayant pas respecté les exigences européennes en matière de transparence comptable dans le cadre de la mise en œuvre du ciel unique européen. Il prévoit également une sanction pour les ANSP qui n'auront pas respecté les exigences européennes en matière de plans d'entreprise, annuels et de performance, en matière de solidité financière et de capacité économique et financière et en matière de communication de leurs activités et des résultats financiers.

Les paragraphes 10 et 11 prévoient la procédure à appliquer au prononcé des sanctions visées et un recours en réformation contre ces décisions.

Le paragraphe 12 prévoit les modalités de recouvrement des sanctions administratives visées.

Ad Article 2

L'article 2 du projet de loi vise à modifier la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

¹ Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission

Le premier point précise les modalités de recouvrement des sanctions administratives visées à l'article 42*bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948.

Le deuxième point ajoute un nouvel article 42*ter* prévoyant des sanctions administratives applicables aux ANSP, aux organismes de gestion des aéroports, aux exploitants d'aéronef, aux parties prenantes opérationnelles et aux usagers de l'espace aérien.

Le paragraphe 1^{er} de ce nouvel article 42*ter* prévoit des sanctions pour les ANSP, respectivement les organismes de gestion des aéroports n'ayant pas respecté les obligations leur applicables en vertu des articles 6, 8 et 10 du règlement (UE) no 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien.

L'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} prévoit également des sanctions pour les exploitants d'aéronefs ayant invoqué une exemption ATFM dont ils ne disposent pas ou n'ayant pas respecté les termes d'une exemption ATFM leur accordée. Les exemptions ATFM permettent aux exploitants de déroger, soit de manière générale, soit de manière ponctuelle, à des créneaux de départ de gestion des courants de trafic aérien qui leurs sont attribués. Ces exemptions peuvent être accordées par la Direction de l'aviation civile entre autres pour des vols d'urgence médicale, des vols humanitaires ou encore des vols de transports de chefs d'Etat.

L'alinéa 3 du paragraphe 1^{er} prévoit des sanctions pour les ANSP n'ayant pas respectés les exigences leur applicables dans le cadre de la gestion des créneaux ATFM.

Le paragraphe 2 du nouvel article 42*ter* prévoit des sanctions pour les parties prenantes opérationnelles visées par le règlement d'exécution (UE) 2021/116² qui ne respectent pas les obligations leur applicables en matière des fonctionnalités de gestion du trafic aérien.

Le paragraphe 3 prévoit des sanctions pour les ANSP, les usagers de l'espace aérien et les organismes de gestion des aéroports qui ne contribuent pas aux projets communs établis par la Commission européenne dans le cadre du ciel unique européen.

Les paragraphes 4 et 5 prévoient la procédure à appliquer au prononcé des sanctions visées et un recours en réformation contre ces décisions.

Le paragraphe 6 prévoit les modalités de recouvrement des sanctions administratives visées.

Le point 3 de l'article 2 du projet de loi précise les modalités de recouvrement des sanctions administratives visées à l'article 43 de la loi modifiée du 31 janvier 1948.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous rubrique est sans incidence sur le budget de l'État luxembourgeois, étant donné qu'il n'instaure ni des recettes en faveur du budget de l'État luxembourgeois, ni génère des dépenses à charge du budget de l'État luxembourgeois.

² Règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission du 1er février 2021 sur la mise en place du premier projet commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien prévu par le règlement (CE) no 550/2004 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) no 409/2013 de la Commission et abrogeant le règlement d'exécution (UE) no 716/2014 de la Commission

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK



La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Projet de loi ou
amendement :

Projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le développement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le développement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3^{ème} Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
2. En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
3. En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?
4. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?
5. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

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

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

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur l'inclusion sociale et scolaire.

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

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur la santé publique.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur la consommation et la

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

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur la diversité et l'inclusivité économique.

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

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur l'utilisation du territoire.

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

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur la mise en oeuvre d'une mobilité durable au Luxembourg.

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

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur la dégradation de l'environnement et la capacité des ressources naturelles.

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

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur la protection du climat et sur l'énergie durable.

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

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur l'éradication de la pauvreté et sur la cohérence des politiques pour le développement durable.

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

Le projet de loi vise l'introduction de sanctions nécessaires en vue de la mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen et n'a donc pas d'impact sur la durabilité des finances

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

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

Intitulé du projet :	Projet de loi portant modification 1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ; 2° de la loi modifiée du 21 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne		
Ministre:	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Stéphanie Theisen		
Téléphone :	247-74914	Courriel :	Stéphanie.Theisen@av.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Mise en conformité du Luxembourg avec ses obligations découlant du cadre réglementaire du ciel unique européen		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	/		
Date :	10/03/2025		

2. Objectifs à valeur constitutionnelle

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

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

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

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. ¹

Remarques / Observations :

¹ 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 ² 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 ³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par

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.).

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 ⁴ ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

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

⁴ 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)

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

Les champs marqués d'un * sont obligatoires

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 : Le projet de loi sous rubrique a été élaboré sans égard au sexe des personnes concernées. Les mesures n'ont pas d'impact sur l'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>

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

20251119_Avis_2

Projet de loi

portant modification

1° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ;

2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Avis du Conseil d'État

(18 novembre 2025)

En vertu de l'arrêté du 17 juin 2025 du Premier ministre, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par la ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi qu'un « check de durabilité – Nohaltegkeetscheck ».

Considérations générales

Le projet de loi sous avis vise à modifier la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ainsi que la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Selon l'exposé des motifs, il s'agit de remédier à certaines non-conformités du cadre juridique national relatif à la réalisation du ciel unique européen, relevées par la Commission européenne dans le cadre d'une procédure d'infraction ouverte en avril 2024 contre le Luxembourg.

La réglementation du ciel unique européen a depuis fait l'objet d'une refonte. Elle se trouve être encadrée par le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen, complété par de nombreux actes d'exécution et délégués antérieurs, car adoptés sous l'empire des règlements européens que le règlement (UE) 2024/2803 précité remplace.

Les observations de la Commission européenne portent sur le caractère incomplet du système national de sanctions, en ce qu'il se borne à sanctionner le défaut de certificat des prestataires de services de navigation aérienne ainsi que les infractions aux exigences communes prévues par le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne, tel que modifié.

La sanction de deux aspects principaux de la réglementation relative au ciel unique européen ferait défaut :

- la sanction du système de performance et de tarification instauré en vertu du règlement d'exécution (UE) 2019/317 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen, tel que modifié, système trouvant ses nouveaux fondements dans les articles 23 à 28 relatifs au système de performance du règlement (UE) 2024/2803 précité et dans les articles 30 à 33 relatifs aux redevances dudit règlement (UE) 2024/2803 ;
- la sanction des exigences applicables non seulement aux prestataires de service de navigation aérienne, mais aussi aux usagers de l'espace aérien et aux autres parties prenantes de la gestion du trafic aérien dans le cadre du règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission¹, trouvant ses nouveaux fondements dans l'article 47 relatif à la gouvernance et aux projets communs du règlement (UE) 2024/2803.

La loi en projet modifie le catalogue des sanctions administratives au sein des deux lois précitées.

Le Conseil d'État relève une certaine indétermination dans la formulation des comportements sanctionnables. Par exemple, se trouvent sanctionnés le défaut du certificat « requis » et le défaut de déclaration de « nouveaux systèmes fonctionnels », pour lesquels il aurait été indiqué de se référer de façon aussi précise que possible à la législation et à la réglementation nationale ou européenne qui définissent les comportements sanctionnables. Le Conseil d'État peut néanmoins s'en accommoder dans la mesure où le dispositif s'adresse à des professionnels qui, en raison de leur expérience, devraient être à même de cerner avec une sûreté suffisante les caractéristiques essentielles des conduites qui peuvent en l'occurrence faire l'objet d'amendes administratives².

Examen des articles

Article 1^{er}

L'article sous revue vise à remplacer l'article 5 de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne.

Le paragraphe 3 sanctionne le défaut de mise en place d'un système de gestion « efficace » conformément au règlement d'exécution (UE) 2017/373. Le terme « efficace » est aux yeux du Conseil d'État superfétatoire dans la mesure où le règlement d'exécution détermine à suffisance les critères selon lesquels le système de gestion doit être mis en place.

¹ Règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission du 1^{er} février 2021 sur la mise en place du premier projet commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien prévu par le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 409/2013 de la Commission et abrogeant le règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 de la Commission.

² Avis du Conseil d'État (n° CE 60.531) du 16 novembre 2021 sur le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS (doc. parl. n° 7767⁴), p. 26.

Article 2

Sans observation.

Observations d'ordre légistique

Observations générales

Lorsqu'il est fait référence à un règlement européen, il y a lieu de remplacer « no » par la forme abrégée « n° ».

Au cas où un règlement européen a déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer systématiquement les mots « , tel que modifié » après son intitulé.

Les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Il y a donc lieu d'écrire « Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ».

Intitulé

Il convient d'ajouter un deux-points après les mots « portant modification ». Par ailleurs, il convient de passer à la ligne après ce deux-points ainsi qu'après chaque acte énuméré. Par ailleurs, il est conseillé d'énumérer les actes destinés à être modifiés dans l'ordre chronologique de ceux-ci, en commençant par le plus ancien. Cette observation vaut également pour le dispositif de la loi en projet, où l'ordre des articles 1^{er} et 2 est à inverser en conséquence.

Au vu de ce qui précède, l'intitulé de la loi en projet sous revue est à reformuler comme suit :

« Projet de loi portant modification :

1° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;

2° de la loi du 31 mai 2021 relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et aux prestataires de service de navigation aérienne ».

Préambule

Au troisième visa, il est signalé que, lorsqu'on se réfère au premier jour d'un mois, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1^{er} mars 2017 ».

Au sixième visa, il est relevé que, lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, de sorte qu'il convient d'ajouter le mot « (refonte) » après les mots « ciel unique européen ». Cette observation vaut également pour l'article 1^{er}, à l'article 5, paragraphe 9, alinéa 1^{er}, à insérer.

Article 1^{er} (2 selon le Conseil d'État)

À l'article 5, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, à insérer, il y a lieu de s'en tenir à la forme abrégée introduite à l'article 1^{er} de la loi à modifier, pour écrire

« règlement (UE) n° 2015/340 ~~précité~~ ». Cette observation vaut également pour les occurrences suivantes où ce règlement européen est cité au dispositif sous avis.

À l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, à insérer, il convient d'ajouter le mot « à » après celui de « conformément ».

À l'article 5, paragraphe 3, alinéa 2, à insérer, à la deuxième occurrence des mots « au règlement (UE) 2015/340 précité », il est suggéré d'écrire « audit règlement ». Par analogie, cette observation vaut également pour le paragraphe 4, alinéa 2, à insérer, où il est recommandé d'écrire à la deuxième occurrence « dudit règlement ».

À l'article 5, paragraphe 10, première phrase, à insérer, est suggéré de remplacer les mots « L'amende visée aux paragraphes 1^{er} à 9 ne peut être infligée » par les mots « Les amendes visées aux paragraphes 1^{er} à 9 ne peuvent être infligées ». Par analogie, cette observation vaut également pour l'article 2, point 2°, à l'article 42^{ter}, paragraphe 4, première phrase, à insérer.

À l'article 5, paragraphe 11, à insérer, il faut écrire « Tribunal administratif » avec une lettre « t » initiale majuscule. Cette observation vaut également pour l'article 2, point 2°, à l'article 42^{ter}, paragraphe 5, à insérer.

Article 2 (1^{er} selon le Conseil d'État)

Au point 2°, phrase liminaire, les qualificatifs « bis » et « ter » sont à écrire en caractères italiques. Cette observation vaut également pour l'indication de l'article 42^{ter}, à insérer. En outre, il est recommandé de remplacer les mots « un nouvel article 42^{ter} » par les mots « un article 42^{ter} nouveau ».

À l'article 42^{ter}, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, il y a lieu d'écrire « règlement (UE) n° 255/2010 précité ».

À l'article 42^{ter}, paragraphe 3, à insérer, et s'agissant de la première occurrence de la citation du règlement européen en question dans le dispositif de la loi à modifier, il convient de citer l'intitulé complet de cet acte.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 18 novembre 2025.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Marc Thewes