



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 12 septembre 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 relative aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère 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 20 novembre 2025

Le Premier ministre

Luc Frieden

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Yuriko Backes



Exposé des motifs

Le présent projet de loi intervient dans le cadre des missions de la Police grand-ducale, ci-après la « Police », effectuées par voie hélicoptère.

Actuellement, deux aéronefs sont au service de la Police. Il s'agit de deux hélicoptères multi-usages de taille moyenne du type Airbus H145M acquis par la Direction de la Défense et exploités par une société de droit privé sous statut civil. Ainsi, les deux hélicoptères ne peuvent être employés que dans le respect de la réglementation européenne applicable à tous les aéronefs civils.

Dans le spectre des nombreuses missions confiées à la Police les hélicoptères ne peuvent donc être utilisés que de manière très limitée à l'heure actuelle.

Afin de remédier à cette situation, la création d'un cadre législatif national pour l'aviation policière est indispensable. Ainsi, le présent projet de loi a vocation à permettre l'exploitation du plein potentiel des hélicoptères aux services de la Police et à introduire des dispositions ponctuelles instaurant un cadre spécifique afin de permettre certaines missions étatiques effectuées dans l'intérêt général.

Les dispositions du présent projet, constituant essentiellement des adaptations au régime civil, sont très limitatives et permettent une coexistence harmonieuse des missions policières au sein de l'aviation civile, sans constituer un quelconque risque pour la sécurité aérienne.

Compte tenu de ce qui précède, le présent projet de loi vise donc à établir un nouveau fondement légal pour les activités aériennes de la Police, ayant pour objectif de combler certains besoins opérationnels.



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

Texte du projet

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 – Dispositions générales

Art. 1^{er}. Généralités

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 ».

Art. 2. Personnes à bord de l'hélicoptère

Les catégories de personnes suivantes peuvent 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 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 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'hélitreillage, 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 1178/2011 susmentionné, 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.

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'inhabilité, 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.

(2) 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.

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 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 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 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 mois après sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



Commentaire des articles

Ad Article 1^{er}

L'article 1^{er} prévoit des généralités concernant les missions de la Police grand-ducale, ci-après la « Police », qui sont effectuées à l'aide d'hélicoptères. Les exigences prévues par le projet de loi s'appliquent tant à la Police qu'à l'organisme qui est chargé de l'exploitation des hélicoptères utilisés, ci-après « l'exploitant ». Actuellement, l'exploitation des hélicoptères utilisés par la Police est assurée par une entité de droit privée.

Dans ce contexte, le paragraphe premier prévoit que tant la Police que l'exploitant doivent disposer de procédures encadrant leurs activités respectives dans le cadre des missions effectuées par hélicoptère. Ces procédures prévoient la coopération et la répartition des tâches entre les entités concernées et sont essentielles pour garantir le bon déroulement des missions et pour maintenir un niveau de sécurité accrue.

En outre, il est précisé que les procédures qui portent sur la sécurité aérienne doivent être approuvées par la Direction de l'aviation civile, ci-après la « DAC », vu que la mission principale de cette dernière est de maintenir un niveau de sécurité élevé pour toutes les activités aériennes, tant civiles qu'étatiques.

Le deuxième paragraphe prévoit que le pilote commandant de bord et la Police doivent procéder à un briefing spécifique à chaque mission, afin de garantir le bon déroulement de la mission et la sécurité des vols.

Ad Article 2

L'article 2 définit les différentes catégories de personnes qui peuvent se trouver à bord de l'hélicoptère lors des différentes missions de la Police. Cette catégorisation est importante au vu des différentes responsabilités que ces personnes auront au cours de la mission.

Les catégories de personnes suivantes sont prévues :

- équipage naviguant : il s'agit du personnel de l'exploitant ;
- les membres d'équipage techniques : il s'agit principalement des membres de la Police, mais le personnel de l'exploitant n'est pas exclu. Cependant, comme ces personnes exerceront des missions à bord de l'hélicoptère qui auront une influence directe sur la conduite de l'aéronef, ces missions leur sont attribuées par l'exploitant ;
- les spécialistes affectés à une tâche particulière : il s'agit principalement des membres de la Police, mais le personnel de l'exploitant n'est pas exclu. Ces personnes exercent des missions soit à bord de l'hélicoptère, soit au sol, qui n'auront qu'une influence indirecte sur la conduite de l'aéronef ;
- les autres personnes participant à la mission : il s'agit des membres de la Police qui effectuent des activités lors des missions de la Police, mais qui ne font pas partie des catégories précédentes ;

- les passagers : il s'agit de toutes les personnes qui sont transportées par l'hélicoptère en mission, mais qui ne participent pas à la mission en tant que telle.

Ad Article 3

Dans un souci de sécurité des vols, l'article 3 prévoit de manière non-équivoque le principe du pouvoir général du pilote commandant de bord, à l'instar du même principe existant en aviation civile. En effet, le pilote commandant de bord est seul responsable pour les décisions relatives aux manœuvres de vol et l'autorité pour exercer une exploitation de l'hélicoptère en toute sécurité lui revient.

Ad Article 4

Dans le cadre des activités civiles, un embarquement ou débarquement de l'hélicoptère pendant que les rotors tournent n'est pas autorisé. Or, afin de garantir le bon déroulement des missions de la Police, cette dernière doit, dans certains cas, être en mesure d'embarquer ou de débarquer même en cas de rotors tournants. Ainsi, il est prévu à l'article 4 que le pilote commandant de bord peut autoriser un tel embarquement ou débarquement dans le cadre des missions de la Police. Il indique également que les personnes qui embarquent ou débarquent doivent se conformer aux instructions du pilote commandant de bord, et ce dans un souci de sécurité.

Ad Article 5

Afin de permettre à la Police d'effectuer ses missions à tout endroit et à tout moment, l'article 5 prévoit que les atterrissages et les décollages en dehors des aérodromes, hélistations ou terrains de vol sont possibles. Une autorisation spécifique du directeur de l'aviation civile sur base de l'article 7^{ter} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne n'est donc plus requise.

Ad Article 6

Dans le cadre de l'aviation civile, l'emport de toutes sortes d'armes, d'explosifs ou de tout autre matériel pouvant constituer un danger pour les activités aériennes ou les personnes à bord de l'aéronef est interdit ou strictement limité. Or, afin de pouvoir exécuter ses missions, il est primordial que la Police puisse emporter et utiliser ce matériel, objets, et substances à bord de l'hélicoptère. Ceux-ci peuvent également être transportés dans la cabine de l'hélicoptère, et non pas seulement dans la soute à bagages, pour que la Police puisse y avoir accès à tout moment en cas de besoin.

Ad Article 7

L'article 7 prévoit que les vols d'entraînement pour certaines activités spécifiques doivent se faire dans un espace aérien dédié, conformément à l'article 2 du règlement grand-ducal du 19 octobre 2022 concernant les règles de l'air. Il s'agit des entraînements aux tirs à partir de l'hélicoptère et des entraînements aux opérations avec équipement spécial telles que prévues à l'article 8 du projet de loi.

Ces activités constituent un risque accru pour les autres aéronefs évoluant dans l'espace aérien ainsi que pour les personnes à bord de l'hélicoptère en question. Dès lors, la création d'un espace aérien dédié, réservé aux activités d'entraînement, s'impose afin de garantir un niveau de sécurité élevé.

Ad Article 8

L'article 8 prévoit les principales exigences relatives aux opérations avec équipement spécial, donc à certaines activités très spécifiques effectuées par la Police à partir ou à l'aide de l'hélicoptère.

Les opérations avec équipement spécial sont les suivantes :

- opérations d'aérocordage : les membres de la Police débarquent de l'hélicoptère à l'aide d'une corde lisse pendant le vol ;
- opérations d'hélitreillage : des personnes peuvent être embarquées ou débarquées de l'hélicoptère en vol à l'aide d'un treuil installé sur l'aéronef ;
- opérations de chargement externe en hélicoptère : il s'agit essentiellement du transport d'objets attachés à l'extérieur de l'hélicoptère par des cordes, filets ou paniers ;
- opérations de transport externe de charge humaine : il s'agit du transport de personnes attachées à l'extérieur de l'hélicoptère à l'aide de cordes, filets ou paniers.

Le deuxième paragraphe de l'article 8 prévoit la composition minimale de l'équipage nécessaire pour garantir le bon déroulement et la sécurité des opérations.

Ad Article 9

Vu l'impact des opérations avec équipement spécial sur la conduite de l'hélicoptère, l'article 9 prévoit que les pilotes effectuant ces opérations doivent être titulaire d'une habilitation étatique spécifique. En effet, ces activités nécessitent des compétences et des formations supplémentaires pour les pilotes, à l'instar du cadre légal civil.

Ainsi, l'article 9 a pour objet de fixer les conditions essentielles nécessaires pour obtenir une telle habilitation étatique, telles que la détention d'une licence de pilote d'hélicoptère, l'expérience requise ainsi que les formations supplémentaires et les conditions opérationnelles. Il prévoit également que les détails de ces conditions sont précisés par un règlement grand-ducal.

Le troisième paragraphe prévoit la validité de ces habilitations étatiques et indique également que les détails seront précisés par règlement grand-ducal.

Le quatrième paragraphe détermine encore les conditions pour le refus, la restriction, la suspension ou le retrait des habilitations étatiques des pilotes.

Ad Article 10

Vu la technicité des opérations avec équipement spécial et leur impact direct sur la conduite de l'aéronef, les personnes exerçant ces activités doivent présenter des compétences spécifiques et avoir suivi une formation supplémentaire. À l'instar des exigences pour les pilotes, le cadre de l'aviation civile exige également des formations supplémentaires pour les personnes exerçant ces activités. Il s'agit ici des membres d'équipage technique et des spécialistes affectés à une tâche particulière définis déjà à l'article 2 du projet de loi.

L'article 10 prévoit les conditions essentielles pour ces personnes et indique que les détails seront précisés par règlement grand-ducal.

Ad Article 11

L'article 11 concerne la surveillance continue de l'exploitant par la DAC. En effet, l'exploitant doit garantir et maintenir une conformité par rapport aux exigences qui lui sont applicables et il relève de la compétence de la DAC en tant qu'autorité de l'aviation civile et étatique de vérifier cette conformité.

Ad Article 12

L'article 12 fixe le système des constatations de non-conformités ainsi que des actions correctives à mettre en œuvre par l'exploitant des hélicoptères. Cette disposition est fortement inspirée du système déjà existant au niveau européen pour les exploitants d'aéronefs civils.

Ad Article 13

L'article 13 fixe les exigences relatives aux constatations de non-conformité de niveau 1, donc d'une gravité significative. Cette disposition est fortement inspirée du système déjà existant au niveau européen pour les exploitants d'aéronefs civils.

Ad Article 14

L'article 14 fixe les exigences relatives aux constatations de non-conformité de niveau 2, donc d'une gravité moins significative. Cette disposition est fortement inspirée du système déjà existant au niveau européen pour les exploitants d'aéronefs civils.

Ad Article 15

L'article 15 prévoit une entrée en vigueur différée du projet de loi, afin de laisser un délai de 3 mois aux entités et personnes concernées pour se conformer aux exigences prévues.



Fiche financière

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.



CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHHECK



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 aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère

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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère 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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère 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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère et n'a



4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir.

Points d'orientation
Documentation

☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi vise la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère 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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère 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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère et n'a donc pas d'impact sur la mobilité durable.

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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère et n'a qu'un impact limité sur la dégradation de l'environnement et la capacité des ressources naturelles. En effet, ce type de mission constitue plutôt l'exception, même si des entraînements réguliers doivent avoir lieu. Par ailleurs, il n'y a que deux hélicoptères disponibles pour ces missions policières.

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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère. Ainsi, il y a un impact négatif sur la protection du climat et sur l'énergie durable. Toutefois cet impact est limité, compte tenu de l'envergure de ces missions qui sont, d'autant plus, dans l'intérêt public.

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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère 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 la création d'un cadre légal pour les missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère et n'a qu'un impact limité 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

Intitulé du projet :	Projet de loi relative aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère		
Ministre initiateur :	La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics		
Auteur(s) :	Stéphanie Theisen		
Téléphone :	247-74914	Courriel :	Stéphanie.Theisen@av.etat.lu
Objectif du projet :	Etablir un fondement légal adéquat permettant de couvrir les besoins opérationnels pour les activités aériennes de la Police grand-ducale		
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune (s) impliqué(e)(s) :	Ministère des Affaires intérieures Police grand-ducale		
Date :	06/08/2025		

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

1) Chambre(s) professionnelle(s) à saisir / saisi(e)s pour avis ¹:

- ☒ Chambre des fonctionnaires et employés publics
☒ Chambre des salariés
☒ Chambre des métiers
☒ Chambre de commerce
☒ Chambre d'agriculture

¹ Veuillez indiquer la/les Chambre(s) professionnelle(s) saisie(s) du projet sous rubrique suite à son approbation par le Conseil de gouvernement.

2) Autre(s) partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) à saisir / saisi(e)s pour avis : ☒ Oui ☐ Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Ministère des Affaires intérieures, Police grand-ducale, Luxembourg Air Ambulance

Remarques / Observations : Le projet a été élaboré en étroite collaboration avec le MAI et la PGD. Une consultation préalable de l'exploitant LAA a également été effectuée.

3) En cas de transposition de directives européennes, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si non, pourquoi ?

4) Destinataires du projet :

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

5) Le principe « Think small first » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

6) Le projet contribue-t-il à la simplification administrative, notamment en supprimant ou en simplifiant des régimes d'autorisation et de déclaration existants, en réduisant les délais de réponse de l'administration, en réduisant la charge administrative pour les destinataires ou en améliorant la qualité des procédures ou de la réglementation ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

7) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

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



8) **Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

² N.a. : non applicable.

4. Digitalisation et données

9) **Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)** ☐ Oui ☒ Non

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

10) **Le projet tient-il compte du principe « digital by default » (priorisation de la voie numérique) ?** ☐ Oui ☒ Non

11) **Le projet crée-t-il une démarche administrative qui nécessite des informations ou des données à caractère personnel sur les administrés ?** ☐ Oui ☒ Non

Si oui, ces informations ou données à caractère personnel peuvent-elles être obtenues auprès d'une ou plusieurs administrations conformément au principe «Once only» ?

12) **Le projet envisage-t-il la création ou l'adaptation d'une banque de données ?** ☐ Oui ☒ Non

5. Égalité des chances (à remplir pour les projets de règlements grand-ducaux) ³

13) **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 :

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

Si oui, expliquez de quelle manière :

14) **Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

Si oui, expliquez de quelle manière :

³ Pour les projets de loi, il convient de se référer au point 1 « Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous. » du Nohaltegekeetscheck.



6. Projets nécessitant une notification auprès de la Commission européenne

- 15) **Directive « services » : Le projet introduit-il une exigence en matière d'établissement ou de prestation de services transfrontalière ?** ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ²

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

<https://meco.gouvernement.lu/fr/domaines-activites/politique-europeenne/notifications-directive-services.html>

- 16) **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. ²

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>