



A V I S

du 5 octobre 2026

sur

- **le projet de loi relative aux missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère
et les amendements parlementaires y relatifs du 1^{er} juillet 2026**
- **le projet de règlement grand-ducal relatif aux opérations avec équipement spécial dans le cadre des missions de la Police grand-ducale effectuées par hélicoptère**

Le 20 novembre 2025, Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a déposé à la Chambre des députés le projet de loi n° 8653, qui vise à mettre en place un cadre législatif national pour l'aviation policière, et plus précisément pour l'exercice des missions de police par hélicoptère.

Ledit projet n'a pas été soumis pour avis à la Chambre des fonctionnaires et employés publics par le gouvernement, contrairement à ce qui est indiqué au chapitre « 3. *Mieux légiférer* », point « 1) *Chambre(s) professionnelle(s) à saisir/saisie(s) pour avis* » de la fiche d'évaluation d'impact y annexée. Les mesures prévues par le projet de loi concernent directement le personnel de la Police grand-ducale, qui ressortit à la Chambre. Le texte aurait donc dû être soumis à cette dernière pour avis, conformément à l'article 43bis de la loi modifiée du 4 avril 1924 portant création de chambres professionnelles à base élective.

En date du 30 avril 2026, Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a pourtant bien demandé l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics sur le projet de règlement grand-ducal spécifié à l'intitulé et pris en exécution du projet de loi n° 8653 afin de préciser les modalités opérationnelles et de formation en lien avec les missions de police effectuées par voie aérienne.

La Chambre profite par conséquent de l'occasion pour se prononcer dans le présent avis en même temps sur ce projet de loi.

Les deux textes susvisés appellent donc les remarques qui suivent.

Projet de loi (tel qu'amendé le 1^{er} juillet 2026)

Remarques préliminaires

La Chambre approuve la création d'un cadre légal national pour les opérations de police par hélicoptère. Au vu des spécificités de ces opérations policières, qui s'inscrivent dans un souci de garantir l'ordre public et de lutter contre la criminalité, et afin de protéger les membres de l'équipage des hélicoptères et tous les autres agents impliqués le cas échéant dans les activités en question, il est absolument nécessaire de disposer d'un cadre juridique clair et précis, et dérogoire au régime de l'aviation civile.

Ensuite, la Chambre relève que l'article 23, paragraphes (4) à (8), de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État prévoit une prime de vol pour le personnel navigant de la composante aérienne de l'Armée.



Cette prime a été intégrée dans la loi modifiée du 23 juillet 1952 concernant l'organisation militaire par la loi du 2 juin 2021 portant modification de la législation applicable aux opérations pour le maintien de la paix. Elle a été insérée par la suite dans la loi susvisée du 25 mars 2015 par la loi du 7 août 2023 sur l'organisation de l'Armée luxembourgeoise.

Les dispositions relatives à cette prime, telles qu'elles figurent dans la loi du 25 mars 2015, prêtent à confusion et mériteraient d'être précisées. En effet, elles ont été reprises telles quelles de la loi sur l'organisation de l'Armée, mais sans les définitions afférentes. Ainsi, elles visent le personnel de la « *composante aérienne* », notion qui n'est toutefois définie nulle part par la loi sur le régime des traitements. Il faut déduire de façon implicite des dispositions subséquentes qu'il s'agit de l'unité de la composante aérienne faisant partie des forces de l'Armée.

Cela dit, la Chambre signale, comme elle l'avait déjà fait dans son avis n° A-3591 du 7 décembre 2021 sur le projet de loi n° 7880 sur l'organisation de l'Armée luxembourgeoise que la Police grand-ducale dispose de personnel navigant exerçant des fonctions similaires que celles de l'Armée visées à l'article 23, paragraphes (4) à (8), de la loi du 25 mars 2015. Il s'agit justement du personnel membre de l'équipage du Service de support aérien de l'Unité de garde et d'appui opérationnel de la Police.

Selon les informations à la disposition de la Chambre, ce personnel ne touche cependant pas de prime de vol, ce qui est surprenant. Dans un souci d'égalité de traitement, le personnel navigant de la Police grand-ducale devrait bénéficier de la prime de vol au même titre que le personnel de l'Armée.

Les arguments invoqués pour justifier l'octroi de la prime au personnel navigant militaire sont entièrement valables pour le personnel navigant de la Police (cf. exposé des motifs du projet de loi n° 7325): maintenir l'attractivité des fonctions concernées, fidéliser le personnel navigant, combler, outre le facteur des risques liés à l'aviation (tels les risques de santé), les inconvénients liés à la fonction de personnel navigant (horaires de travail irréguliers, absences multiples du foyer familial), responsabilités particulières du personnel navigant pour exécuter des tâches aéronautiques.

S'y ajoute que le personnel de l'unité de support aérien de la Police est, à côté du support par hélicoptère, également en charge du maniement de drones de soutien et que l'exercice de toutes ces missions aéronautiques requiert l'accomplissement d'une formation initiale spécifique poussée, attestée par la réussite d'examens, et un suivi permanent de formations intenses (suivi annuel ou bisannuel de formations spéciales liées à l'aviation, y compris l'évaluation « *line check* » sur une base annuelle, évaluations médicales et psychologiques, etc.), les autres formations policières continues mises à part. Sans mesure incitative pour fidéliser le personnel en question, il est parfaitement compréhensible que l'intérêt d'agents de police à rejoindre l'équipe de l'unité de support aérien est actuellement limité.

La Chambre est informée que, face aux nombreuses formations à accomplir, aux pressions auxquelles sont exposés les métiers du personnel navigant et au manque d'intérêt pour rejoindre l'unité de support aérien, ce service de la Police risque d'atteindre ses limites de bon fonctionnement. Les obligations et charges supplémentaires qui s'imposeront au personnel dudit service du fait des dispositions projetées sous avis n'amélioreront certainement pas la situation des agents concernés.

Il revient par ailleurs à la Chambre que le Service de support aérien a adressé officiellement fin 2024 au ministre du ressort une demande d'octroi de la prime de vol à son personnel. Avec le projet de loi sous avis se présente l'occasion parfaite pour donner suite à cette demande, d'autant plus que la base légale pour l'octroi d'une telle prime existe d'ores et déjà à l'article 23 de la loi sur le régime des traitements des fonctionnaires de l'État, qui peut facilement être adapté afin d'y intégrer le personnel navigant de la Police.

La question se pose d'ailleurs si une simple harmonisation de la terminologie des fonctions du personnel navigant de la Police avec celle des fonctions du personnel navigant de l'Armée ne serait pas appropriée pour permettre l'attribution de la prime en question au personnel concerné de la Police. En effet, l'article 23 susmentionné évoque en français les fonctions du personnel navigant pouvant bénéficier de la prime, alors que les fonctions du personnel navigant de la Police sont traduites et affichées en anglais dans la pratique. Une modification en français de l'appellation des fonctions du personnel navigant de la Police devrait donc suffire pour que ce personnel puisse bénéficier de la prime prévue audit article 23.

Examen des articles

Ad article 6

L'article 6, paragraphe (1), prévoit que les armes et les substances et engins explosifs ou incendiaires doivent être sécurisés à l'intérieur des hélicoptères, entre autres pour éviter un « *déclenchement accidentel* ».

La Chambre relève qu'un déclenchement peut également être instinctif, voire volontaire, et présenter ainsi un danger, le cas échéant mortel, pour les membres à bord des hélicoptères. Il est donc essentiel que tout le matériel à bord soit sécurisé et traité de manière à éviter dans tous les cas un danger pour les opérations aériennes et les personnes impliquées, que la manipulation soit volontaire ou involontaire.

Ad articles 9 et 10

Les articles sous rubrique prévoient que les membres de l'équipage des hélicoptères doivent suivre des formations et contrôles de compétences organisés par l'organisme privé qui est chargé de l'exploitation des hélicoptères.

La Chambre signale que les membres faisant partie de l'équipage de l'unité de support aérien de la Police qui sont le cas échéant concernés par cette exigence de formation sont des agents de l'État. Leur formation doit dès lors être organisée conformément aux règles applicables dans la fonction publique (comme le Conseil d'État l'a aussi relevé dans son avis n° 62.366 du 21 avril 2026 sur le projet de loi initial).

À ce sujet, la Chambre prend bonne note de l'amendement 2 des amendements parlementaires du 1^{er} juillet 2026, qui vise à préciser sur ce point les dispositions initialement prévues. Elle s'étonne toutefois que, d'après le commentaire dudit amendement, ce dernier « *est inspiré des articles 28 à 32 de la loi modifiée du 7 août 2023 sur l'organisation de l'Armée luxembourgeoise* ». Or, les dispositions nouvellement introduites par l'amendement ne sont pas du tout similaires à celles précitées de la loi sur l'organisation de l'Armée.

Ceci dit, la Chambre estime par ailleurs qu'il semble importun que la formation du personnel concerné de la Police, qui a le statut du fonctionnaire de l'État, soit entièrement organisée par un organisme privé. Elle comprend cependant qu'en l'occurrence, compte tenu de la spécificité du domaine en cause, il soit difficile pour l'État d'organiser lui-même toutes les formations requises.

À cet égard, la Chambre s'interroge en outre sur la formation du personnel de police qui est actuellement déjà en service auprès de l'unité de support aérien de la Police. Étant donné que les agents concernés ont déjà accompli les formations nécessaires pour participer aux opérations aériennes, la question se pose s'ils doivent repasser toutes les formations visées par le projet sous examen ou s'ils peuvent obtenir une dispense pour les matières qu'ils ont déjà suivies. Le dossier sous avis ne fournit pas de précisions y relatives.

Projet de règlement grand-ducal

En ce qui concerne la formation du personnel navigant, la Chambre renvoie aux observations formulées ci-avant quant aux articles 9 et 10 du projet de loi.

Pour le reste, les dispositions techniques du projet de règlement grand-ducal n'appellent pas de remarques spécifiques.

Sous la réserve des considérations qui précèdent, la Chambre des fonctionnaires et employés publics se déclare d'accord avec les projets de loi et de règlement grand-ducal sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière le 5 octobre 2026.

Le Directeur,

G. TRAUFFLER

La Présidente,

M. GUIRSCH