

N° 8467<sup>1</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

## PROJET DE LOI

**relatif à la gestion, la conservation, l'accès et la confidentialité  
des enregistrements des communications de fond et de l'environnement  
sonore sur les postes de travail des contrôleurs aériens**

\* \* \*

### AVIS DE LA CHAMBRE DES FONCTIONNAIRES ET EMPLOYES PUBLICS

(27.1.2025)

Par dépêche du 10 janvier 2025, Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a demandé, « *dans les meilleurs délais* » bien évidemment, l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé.

Ledit projet de loi vise à déterminer au niveau national les mesures d'application, concernant le traitement et la protection des données à caractère personnel, du point ATS.OR.460 du règlement d'exécution (UE) 2017/373 du 1<sup>er</sup> mars 2017, tel que modifié, 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.

Ce point ATS.OR.460 prévoit que, « *sauf instruction contraire de l'autorité compétente, les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés de dispositifs qui enregistrent les communications de fond et l'environnement sonore aux postes de travail du contrôleur de la circulation aérienne, de l'agent d'information de vol ou de l'agent AFIS [‘Aerodrome Flight Information Service’], selon le cas, et sont capables de conserver les informations enregistrées pendant au moins les 24 dernières heures de fonctionnement* », et que « *ces enregistrements ne sont utilisés qu'aux fins des enquêtes sur les accidents et les incidents qui font l'objet d'une déclaration obligatoire* ».

Le texte projeté appelle plusieurs observations de la part de la Chambre des fonctionnaires et employés publics.

La première concerne la durée de conservation des informations enregistrées. Selon le règlement (UE) 2017/373, les informations sont conservées pendant au moins 24 heures à compter de leur enregistrement, sauf si l'autorité compétente au niveau national (la Direction de l'aviation civile au Luxembourg) décide de déroger à cette règle.

À l'article 3, paragraphes (2) et (3), du projet de loi, il est prévu que les informations enregistrées sont conservées pendant 144 heures. Soit dit en passant que la possibilité de dérogation prévue par le règlement européen susvisé permet aux États membres de ne pas mettre en place du tout des dispositifs d'enregistrement et de conservation des informations en question, contrairement à ce qui découle des affirmations figurant à l'exposé des motifs accompagnant le projet de loi.

Le dossier sous avis justifie la durée de conservation proposée de 144 heures en se basant sur le règlement (UE) 2014/376 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

Or, au point III de l'exposé des motifs joint au projet de loi sous examen, il est précisé que « *le point ATS.OR.460 laisse (...) au choix des États membres (...) la durée de conservation des enregistrements* » et que « *le point ATS.OR.460 précise que les enregistrements doivent être conservés pendant au moins 24 heures, mais n'indique pas de durée de conservation maximale* ».

En outre, l'article 5 de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des enquêtes techniques (AET) précise que « *l'enquête technique comporte la collecte et l'analyse de toute information utile sur le déroulement de l'accident ou de l'incident grave (...)* », sans prévoir la collecte de données en dehors des enquêtes sur les accidents et incidents graves (cf. infra).

Comme, suivant l'article 9 (1) du règlement (UE) 996/2010, toute personne qui est informée qu'un accident ou un incident grave s'est produit doit notifier « *sans délai* » cet événement à l'AET, 24 heures de conservation des données sont largement suffisantes pour permettre à l'AET de demander une mise en quarantaine (sauvegarde temporaire) des données concernées dans le but d'une enquête technique ultérieure.

Dès lors, 24 heures peuvent être retenues comme durée maximale de conservation des données pour être en conformité avec le point ATS.OR.460. Partant, le commentaire de l'article 3 du projet de loi, exposant un délai de conservation des données enregistrées de 144 heures, est en contradiction même avec le point ATS.OR.460 ainsi qu'avec les conséquences de l'article 5 de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des enquêtes techniques.

Par ailleurs, la durée de conservation des données de 144 heures risque aussi d'être problématique d'un point de vue de la surveillance sur le lieu de travail. En effet, ces 144 heures sont largement supérieures aux 24 heures minimales prescrites par le point ATS.OR.460. Augmenter sensiblement la durée minimale (et indirectement maximale) de la durée de conservation des données enregistrées risque de se heurter au principe de proportionnalité prévu par le règlement (UE) 2016/679 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.

Si la Chambre comprend la volonté du gouvernement de garantir la sécurité aérienne, ce qui est évidemment une nécessité absolue, elle ne voit pas, au vu des éléments précédents, de raison pour fixer une durée de conservation de 144 heures.

Pour le cas où le gouvernement souhaiterait faire appliquer les dispositions du point ATS.OR.460 (ce qu'il n'a pas l'obligation de faire), et à défaut d'explications pertinentes relatives à la durée projetée de 144 heures pour la conservation des informations enregistrées, la Chambre demande de fixer la durée de conservation des données enregistrées à 24 heures, comme cela est prévu par la réglementation européenne, et ceci également dans un souci de protection des agents affectés par le dispositif.

Pour ce qui est ensuite de l'accès aux informations enregistrées, l'article 4 du projet de loi prévoit que « *le personnel autorisé de l'Administration de la navigation aérienne est habilité à accéder aux informations enregistrées uniquement pour: (...) b) les rendre temporairement accessibles à la Direction de l'aviation civile, pour les besoins stricts de vérification de conformité des dispositifs d'enregistrements avec la loi; c) les fins de la maintenance, si cela se révèle indispensable* ».

La Chambre signale que l'accès aux informations doit être strictement limité pour que la consultation des données ne soit pas possible. En d'autres termes, l'accès doit uniquement permettre la vérification de la conformité et du fonctionnement des dispositifs, sans consultation des informations qui ont été enregistrées par ceux-ci.

Cela vaut d'ailleurs aussi pour les missions de l'Administration des enquêtes techniques. Les enregistrements effectués des informations, notamment des communications de fond, ne doivent pouvoir être utilisés que dans le cadre des enquêtes réalisées conformément à la loi. Les articles 1<sup>er</sup> et 5 de la loi modifiée du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des enquêtes techniques précisent par exemple que les enquêtes à réaliser par l'administration concernent les accidents et incidents graves. Dans le cadre de l'application de ces dispositions, les enregistrements des informations ne peuvent donc pas être recueillis et utilisés par l'administration en dehors des enquêtes sur les accidents et incidents graves (cf. supra).

La Chambre fait remarquer par ailleurs que le texte projeté manque de précisions sur certains points en matière de protection des données. Il en est ainsi par exemple de l'article 4, qui ne précise pas par exemple quelle autorité ou personne donne l'autorisation pour accéder aux informations enregistrées et qui décide quels agents auront la qualité de personnel autorisé. De plus, le texte omet de fournir des précisions sur les modalités concrètes de l'enregistrement des informations, y compris des communications de fond. La Chambre relève qu'il existe un texte de loi relatif à des dispositifs d'enregistrement qui est formulé de façon plus précise et duquel l'on pourrait éventuellement s'inspirer pour compléter le projet de loi sous examen, à savoir la loi du 29 juillet 2023 complétant la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale par un article 43ter relatif à l'utilisation de caméras-piétons par la Police grand-ducale dans l'exercice de ses missions.

L'article 4 spécifie en outre que les données enregistrées sont rendues accessibles aux enquêteurs de l'AET dans les cas prévus par la loi. Or, la Chambre se demande ce qu'il en est de l'accès aux données en question par les autorités judiciaires dans le cadre d'une éventuelle procédure judiciaire, le texte étant muet à cet égard.

L'article 6 prévoit que les dispositions projetées devraient entrer en vigueur, rétroactivement, avec effet au 31 décembre 2024.

La Chambre se demande comment le dispositif d'enregistrement en question pourrait être appliqué rétroactivement, étant donné que les données enregistrées depuis cette date au-delà de 144 heures (24 heures selon la Chambre) sont déjà effacées à ce jour.

Selon les informations dont dispose la Chambre, les modalités de confidentialité et de protection des données enregistrées, ainsi que les conditions d'accès à celles-ci, doivent encore faire l'objet d'une procédure interne à adopter par l'Administration de la navigation aérienne, élaborée en concertation avec les représentations du personnel concerné, afin de garantir la conformité au règlement (UE) 2016/679, lequel prescrit notamment une mise en place de telles modalités et conditions d'accès aux données enregistrées. Le texte ne pourra pas entrer en vigueur avant l'adoption définitive de cette procédure interne, qui doit être rendue applicable concomitamment avec les futures dispositions légales.

Ce n'est que sous la réserve des observations qui précèdent que la Chambre des fonctionnaires et employés publics peut marquer son accord avec le projet de loi lui soumis pour avis.

Ainsi délibéré en séance plénière le 27 janvier 2025.

*Le Directeur,*  
G. TRAUFFLER

*Le Président,*  
R. WOLFF

