

## **Commission de la Mobilité et des Travaux publics**

### **Procès-verbal de la réunion du 13 mars 2025**

#### Ordre du jour :

1. 8412 **Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**
  - Présentation du projet de loi
  - Désignation d'un rapporteur
  - Examen de l'avis du Conseil d'État

2. Divers

\*

Présents : Mme Nancy Arendt épouse Kemp remplaçant M. Charles Weiler, M. Gilles Baum remplaçant Mme Mandy Minella, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Marc Lies, M. Meris Sehovic

Mme Félicie Weycker, Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Sara Agostini, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Etgen

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

\*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

\*

1. 8412 **Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

À titre liminaire, Monsieur Gusty Graas est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est ensuite procédé à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8412<sup>00</sup>.

Le projet de loi vise à modifier la loi du 21 décembre 2007 relative à l'Administration de la navigation aérienne (ANA) afin de mieux définir les responsabilités des différents acteurs en matière de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse.

D'un côté, le projet de loi vise une clarification des missions de l'ANA et du CGDIS (Corps grand-ducal d'incendie et de secours).

En effet, le Luxembourg doit assurer le service d'alerte et les services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse, conformément à la Convention de Chicago de 1944. Actuellement, le pays fait partie de la région de recherche et de sauvetage de Bruxelles, aux côtés de la Belgique.

Pour renforcer ce dispositif, le gouvernement luxembourgeois a approuvé, le 11 novembre 2022, la création d'un Rescue Sub-Center (RSC) au Luxembourg.

Le projet de loi précise les rôles respectifs de l'ANA et du CGDIS :

L'ANA conserve son rôle de centralisation du service d'alerte, en continuité avec la situation actuelle.

Le CGDIS devient le centre secondaire de sauvetage aéronautique (Rescue Sub-Center – RSC) et prend la responsabilité du commandement et de la coordination des opérations de recherche et de secours.

Cette répartition vise à renforcer la clarté et l'efficacité du dispositif national de sauvetage, qui doit répondre aux exigences des audits réguliers de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

D'un autre côté, le projet de loi prévoit une réorganisation de la direction de l'ANA.

Plus particulièrement, il est prévu de créer un second poste de directeur adjoint au sein de l'ANA, chargé des opérations (Chief Operating Officer – COO). Ce poste aura pour mission d'assurer le respect des réglementations en vigueur, d'identifier d'éventuels dysfonctionnements et de proposer des solutions ainsi que de renforcer la coordination entre les services opérationnels pour améliorer l'efficacité et la sécurité des opérations aériennes.

Cette réorganisation vise à garantir une meilleure gouvernance de l'ANA et à renforcer la qualité des services de navigation aérienne du Luxembourg, en conformité avec les exigences européennes et internationales.

\*

Dans un second temps, la commission procède à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État :

### **Observations générales**

Quant à la forme, le Conseil d'État note que l'intitulé complet de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne doit obligatoirement être mentionné au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter à cet acte. Les modifications subséquentes se limiteront à indiquer « de la même loi ».

En outre, il estime qu'il y a lieu de laisser un espace entre la forme abrégée « **Art.** » et le numéro d'article, pour écrire « **Art. 2.** » et « **Art. 3.** ».

La commission parlementaire décide de suivre toutes les remarques du Conseil d'État.

### Intitulé

Quant à la forme, le Conseil d'État note dans son avis du 12 novembre 2024 que l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État.

### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> prévoit une modification du point k de l'article 2 de la loi modifiée du 21 décembre 2007 relative à l'Administration de la navigation aérienne concernant les missions de l'ANA. Plus particulièrement, il est précisé que l'ANA participe à la mise en œuvre des missions de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse. Le commandement et la coordination de ces opérations relevant désormais du CGDIS, l'ANA n'est plus directement en charge de la mise en œuvre, mais y contribue notamment en opérant le service d'alerte.

Ni le Conseil d'État, dans son avis du 12 novembre 2024, ni la commission parlementaire ne formulent de remarques quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note que lorsqu'on se réfère au premier article, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1<sup>er</sup> ». Partant, il y a lieu d'écrire « **Art. 1<sup>er</sup>.** ».

En outre, à la phrase liminaire, le Conseil d'État indique que, lorsqu'il est renvoyé à une lettre faisant partie d'une subdivision a), b), c), ..., il y a lieu d'utiliser le terme « lettre » avant la lettre référée, et non le terme « point ». Par conséquent, tout en renvoyant à ses observations générales, le Conseil d'État recommande de reformuler la phrase liminaire comme suit :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** À l'article 2 de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne, la lettre k) est modifiée comme suit : ».

Finalement, à la lettre k), le Conseil d'État relève qu'il y a lieu d'écrire « participer à l'élaboration et à la mise en œuvre », en insérant le terme « à » avant les termes « la mise en œuvre », et en supprimant le terme « en » en trop.

La commission parlementaire décide de suivre toutes les remarques et suggestions du Conseil d'État.

## **Article 2**

Le point 1° de l'article en question crée un second poste de directeur adjoint au sein de l'ANA. Les directeurs adjoints ont la faculté de remplacer le directeur.

Le point 2° de l'article précise les critères de qualification que le directeur et les directeurs adjoints doivent remplir pour accéder à leur fonction respective. Alors que la loi actuellement en vigueur met les deux fonctions sur un pied d'égalité en ce qui concerne les conditions d'accès, la modification projetée vise à supprimer toute condition de qualification pour les directeurs adjoints, tout en précisant que le directeur doit remplir les conditions de diplôme pour l'accès au sous-groupe administratif du groupe de traitement A1.

Dans son avis du 12 novembre 2024, la Haute Corporation note que le projet de loi ne fournit pas d'explications sur les motifs justifiant cette manière de procéder, alors que les directeurs adjoints, pour lesquels le texte ne prévoit aucune condition de qualification, peuvent être appelés à remplacer le directeur en cas d'absence. Le projet de loi note cependant au niveau de l'exposé des motifs que le nouveau directeur adjoint est appelé à assurer la fonction d'un directeur de l'exploitation, un rôle jugé essentiel et nécessitant une connaissance approfondie du secteur de l'aviation civile.

Le Conseil d'État souligne que cette approche existe déjà dans d'autres administrations, comme celle des transports publics. Cependant, en l'absence d'explications détaillées, il estime que cette différence de qualification entre le directeur et ses adjoints pourrait poser problème, notamment si un adjoint devait remplacer le directeur. Il recommande donc d'aligner les critères de qualification du directeur et des directeurs adjoints afin d'éviter toute incohérence.

Il est expressément précisé que les contrôleurs aériens ne relèvent pas nécessairement du domaine universitaire, mais qu'il serait toutefois logique qu'ils aient la possibilité d'accéder à des fonctions de directeur adjoint. À cet égard, il convient de noter qu'il existe plus de 100 administrations publiques dans l'État, dont certaines ne requièrent même pas de conditions d'études spécifiques pour l'occupation du poste de directeur. Les conditions d'études varient d'une administration à l'autre, en fonction des exigences propres à chaque direction ou fonction de direction adjoint.

M. le Rapporteur Gusty Graas (DP) observe que, concernant le poste de directeur adjoint, les critères ont été considérablement élargis ces dernières années, et dans certaines administrations, aucune condition d'études n'est plus requise. Il exprime personnellement quelques réserves à cet égard, bien qu'il comprenne l'argumentation qui sous-tend cette évolution. L'absence de carrière spécifique signifie en effet qu'aucune formation particulière n'est nécessaire. L'orateur cite l'exemple d'un contrôleur aérien, évoluant dans la carrière B1, et aimerait savoir ce qu'il adviendra s'il devient directeur adjoint.

Il est précisé par une représentante du Ministère qu'à ce moment-là, il sera classé au grade 16. Le directeur de l'ANA, en vertu de la loi de traitement des fonctionnaires, est classé au grade 17, tandis que le directeur adjoint est classé au grade 16, ce qui implique un passage automatique dans ce dernier grade. Ce phénomène n'est toutefois pas inédit, car il est également observé dans

d'autres administrations. Il s'agit d'une question de principe qui mérite d'être abordée conjointement avec la fonction publique afin de déterminer si les conditions d'études devraient être laissées inchangées ou, au contraire, introduites pour tous les directeurs et directeurs adjoints.

M. le Rapporteur Gusty Graas rappelle qu'une discussion similaire a eu lieu concernant le poste de directeur adjoint au sein du service de gestion des eaux, où il a été question d'intégrer ce dernier dans la carrière A1, sans exiger de conditions d'études spécifiques. Il laisse à chacun le soin de se faire une opinion sur la pertinence de cette démarche.

Mme la Présidente Corinne Cahen (DP) précise que le grade A1 implique simplement la possession d'un master, sans que celui-ci doit être spécifiquement lié à un domaine particulier. Cette problématique pourrait faire l'objet d'une réforme future.

La représentante du Ministère précise que dans le domaine de l'administration fiscale et de l'enregistrement, il n'existe également aucune exigence spécifique de formation, et il est de coutume depuis longtemps qu'un fonctionnaire accède à la fonction de directeur même sans être détenteur d'un diplôme universitaire. Celui-ci a toujours exercé cette fonction avec compétence et efficacité.

M. Emile Eicher (CSV) se demande si ce choix a été fait en raison du savoir-faire technique et de l'expérience des contrôleurs aériens. Il se questionne en outre sur l'absence d'une exigence de quelques années d'expérience avant de pouvoir accéder à un tel poste.

La représentante du Ministère informe la commission parlementaire que cette question a également été abordée en interne suite aux préoccupations et observations exprimées par le Conseil d'État dans son avis. Cependant, cela impliquerait la nécessité de proposer un amendement prolongeant la procédure. Néanmoins, il s'agit d'une discussion pertinente qui mérite d'être poursuivie.

M. Meris Sehovic (déi gréng) souhaite savoir ce que cette coopération entre l'ANA et le CGDIS changera concrètement dans la pratique à l'avenir.

La représentante du Ministère explique qu'il est prévu d'implémenter cette collaboration de manière rigoureuse. Le « Search and Rescue » n'existe pas encore au Luxembourg dans le contexte aérien. L'objectif est d'établir des procédures précises en cas d'incident. Le CGDIS, disposant d'une permanence, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, pour les urgences via le numéro 112, prend la tête de l'opération en cas d'accident, tandis que l'ANA fournit des informations sur la dernière position d'un aéronef détectée par radar. Il s'agit donc d'une coopération étroite, associant également la Police.

Quant à la forme, le Conseil d'État estime dans son avis du 12 novembre 2024 qu'à la phrase liminaire, tout en renvoyant à ses observations générales, il y a lieu d'écrire : « **Art. 2.** L'article 6 de la même loi est modifié comme suit : ».

Au point 1°, le Conseil d'État relève que le renvoi erroné est à corriger et les termes « Au premier point, le paragraphe 2 » sont à remplacer par les termes « Au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'alinéa 2 ».

Finalement, le Conseil d'État souligne encore qu'au point 2°, phrase liminaire, les termes « L'article 6 (2) » sont à remplacer par les termes « Le paragraphe 2 ».

La commission parlementaire décide de suivre toutes les remarques et suggestions du Conseil d'État.

### **Article 3**

L'article 3 prévoit qu'à l'article 7, première phrase, les mots « un directeur adjoint » sont remplacés par « deux directeurs adjoints ».

Ni le Conseil d'État, dans son avis du 12 novembre 2024, ni la commission parlementaire n'ont formulé des remarques quant au fond.

Quant à la forme, la Haute Corporation note qu'il convient d'ajouter les termes « les mots » avant ceux de « deux directeurs adjoints ».

La commission est disposée à adopter le texte du projet de loi tel quel, après l'intégration des remarques du Conseil d'État relatives à la forme.

Dans une prochaine étape, un projet de rapport est à préparer.

## **2. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**