

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Réunion retransmise en direct¹

Procès-verbal de la réunion du 25 septembre 2025

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 27 septembre 2024 ainsi que des 3 et 4 juillet 2025
2. 8448 Projet de loi relative à la construction du centre de remisage et de maintenance du tramway au quartier de la Cloche d'Or
 - Rapporteur : Madame Corinne Cahen
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8467 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
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis
4. 8520 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis
5. 8539 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen des avis
6. La construction d'une nouvelle tour de contrôle aérien (demande du groupe politique LSAP du 1^{er} août 2025)
7. Divers

*

Présents : Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Mandy Minella, M. Ben Polidori remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Charles Weiler, M. Meris Sehovic

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

M. Loris Meyer, M. Max Dörner, M. Gilio Fonck, Mme Vénéré Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Hugo Dewar, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 27 septembre 2024 ainsi que des 3 et 4 juillet 2025

Avant d'entamer l'ordre du jour, Madame la Présidente rappelle qu'il appartient à la Commission de décider de l'introduction éventuelle d'un temps de parole limité à trois minutes par intervention, tel que prévu par le règlement de la Chambre des Députés. Elle souligne toutefois que, jusqu'à présent, les débats se sont toujours déroulés de manière constructive dans cette commission parlementaire sans qu'il ait été nécessaire d'imposer une telle règle. Elle propose dès lors de maintenir la pratique actuelle, tout en se réservant la possibilité d'y recourir ultérieurement si les circonstances l'exigent. Cette proposition recueille l'assentiment général des membres de la commission parlementaire.

Madame la Présidente évoque ensuite la question de la rédaction des procès-verbaux. Elle rappelle qu'un compte rendu détaillé est établi à l'issue de chaque réunion, mais que la diffusion intégrale des séances permet désormais tout à chacun de les réécouter ou de les visionner. Elle soumet à la Commission la proposition que, dorénavant, un procès-verbal de nature plus synthétique est établi, sauf lorsque sont traités notamment des projets de loi ou lorsqu'un député exprime le souhait de disposer d'un compte rendu plus complet.

M. Gusty Graas (DP) fait part de ses réserves. Il considère que l'écrit conserve toujours une valeur particulière. Selon lui, les procès-verbaux des réunions doivent conserver une substance suffisante afin d'éviter qu'ils ne se réduisent à quelques lignes. Il plaide pour un équilibre entre ce qui est indispensable et ce qui mérite d'être consigné, afin de permettre la consultation ultérieure des débats.

M. Yves Cruchten (LSAP) partage cette opinion. Il estime qu'il n'est pas nécessaire de retranscrire chaque intervention mot à mot, mais que l'essentiel des prises de position doit impérativement se retrouver dans les procès-verbaux. Il rappelle que ces documents constituent un outil essentiel de préparation pour les débats ultérieurs et qu'ils facilitent la recherche des arguments avancés par tous les intervenants.

En conclusion, Madame la Présidente propose que le procès-verbal de la présente séance serve de base d'évaluation. La Commission pourra, lors de sa prochaine réunion, apprécier si le degré de détail retenu est adéquat ou doit être ajusté. Cette approche recueille l'accord des membres.

Ensuite, les projets de procès-verbal des réunions du 27 septembre 2024 ainsi que des 3 et 4 juillet 2025 sont approuvés à l'unanimité des membres présents.

2. 8448 Projet de loi relative à la construction du centre de remisage et de maintenance du tramway au quartier de la Cloche d'Or

À la suite d'une brève présentation par Madame la Présidente, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission décide de proposer à la Conférence des Présidents comme temps de parole le modèle de base.

3. 8467 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

À titre liminaire, Madame Mandy Minella est désignée rapporteur du projet de loi.

Madame la Ministre procède à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8467⁰.

Elle précise que ce texte répond à une exigence de sécurité. Il s'agit d'équiper les postes de travail des contrôleurs aériens d'un dispositif permettant d'enregistrer en continu l'environnement sonore (« Ambient Voice Recording »). Elle insiste sur le fait que l'objectif n'est nullement de mettre en place une surveillance permanente des contrôleurs, mais uniquement de disposer d'un outil permettant, en cas d'incident ou d'accident, de reconstituer les échanges intervenus au sein de la tour de contrôle au moment des faits.

À ce jour, rappelle-t-elle, seuls les échanges entre le contrôleur et l'équipage de l'aéronef sont enregistrés, via la « boîte noire », et non les communications internes au sein de la tour. La mesure résulte également d'une non-conformité de niveau 2 notifiée par la Direction de l'Aviation civile à la suite d'un audit en 2023.

Les enregistrements ne pourront être consultés que dans le cadre d'enquêtes officielles, menées après un incident ou un accident, et l'accès en sera strictement limité à la Direction de l'Aviation civile (ci-après « DAC ») ainsi qu'aux enquêteurs de l'Administration des enquêtes techniques (ci-après « AET »). Les conditions d'accès sont définies de manière stricte.

Madame la Ministre souligne que le projet de loi a été élaboré par l'Administration compétente, avec l'avis favorable tant de la DAC que de l'AET. Les discussions ont principalement porté sur la durée maximale de conservation des enregistrements. Le règlement européen impose une durée minimale de 24 heures mais ne fixe pas de plafond maximal. Le projet de loi retient une durée totale de 144 heures, arrêtée en concertation avec les experts nationaux et européens, afin de garantir que les données demeurent disponibles entre la survenance d'un incident et sa notification, dont le délai est fixé à 72 heures par les textes européens. Le doublement de ce délai constitue une marge de sécurité indispensable. La CNPD, consultée, s'est déclarée satisfaite de cette solution.

Elle rappelle que des discussions ont eu lieu avec les organisations syndicales, initialement réticentes. Un accord a néanmoins été trouvé, dès lors que l'usage des enregistrements est limité aux cas d'accidents graves et qu'il ne s'agit pas d'un outil de contrôle permanent. Elle précise qu'une procédure interne reste à établir, en coopération avec la « Luxembourg Approach Controllers Association » (ci-après « LACA »), afin de définir les modalités précises d'accès aux données, ce qui permettra de répondre aux observations formulées par la Confédération Générale de la Fonction Publique.

Madame la Ministre indique ensuite que le Conseil d'État, dans son avis rendu le 13 mai 2025, a formulé plusieurs observations et une opposition formelle. Celle-ci portait sur la date d'entrée en vigueur du texte, initialement fixée au 31 décembre 2024, en cohérence avec l'échéance fixée par l'Union européenne. Entre-temps, cette échéance a été reportée au 31 octobre 2025, ce qui crée une certaine urgence à adapter le texte.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Madame Mandy Minella (DP) s'interroge sur la durée totale de cent quarante-quatre heures prévues pour la conservation des enregistrements afin de pouvoir être consultés en cas d'incident. Elle souhaite savoir ce qu'il advient lorsqu'un incident n'est constaté qu'après l'expiration de ce délai et si, dans une telle hypothèse, les données sont encore disponibles ou si elles sont automatiquement supprimées une fois le délai écoulé.

En réponse, le représentant du Ministère précise que la réglementation fixe une période durant laquelle les signalements doivent être effectués : lorsqu'un accident grave survient, il est généralement immédiatement identifiable et le signalement intervient rapidement. En revanche, pour un incident, la norme prévoit un délai de soixante-douze heures permettant à un pilote, à un mécanicien ou à tout autre membre concerné de signaler ce qu'il a observé. Ce délai prend en considération les contraintes particulières de l'aviation, notamment la possibilité qu'un événement se produise lors de l'atterrissement et que l'on doive alors remonter aux conditions du départ.

Il est ajouté qu'il est rare qu'un aéronef reste en vol au-delà de cette période, de sorte que le délai est jugé suffisant pour procéder aux signalements nécessaires. Toutefois, afin de pallier d'éventuels oubli ou de tenir compte du temps supplémentaire requis pour le traitement administratif, le législateur a retenu une durée globale de cent quarante-quatre heures. Cette marge permet de garantir que toutes les informations pertinentes pourront être

communiquées et exploitées en temps utile, afin de contribuer efficacement aux enquêtes éventuelles.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) relève que, dès lors qu'il est question d'enregistrements – que ce soit dans le domaine de l'aviation ou dans d'autres contextes tels que les caméras de surveillance routières – il s'agit toujours d'un sujet particulièrement délicat. En effet, de tels dispositifs touchent aux libertés individuelles, qu'il s'agisse de professionnels dans l'exercice de leurs fonctions ou de travailleurs dans leur environnement professionnel. Pour cette raison, il considère essentiel de limiter ces atteintes au strict nécessaire et de veiller à éviter toute dérive vers un État de surveillance généralisée, assimilable à « Big Brother ».

Dans cette perspective, il insiste sur l'importance de réduire les durées de conservation des données au minimum indispensable. Il déclare ne pas avoir pleinement compris la justification de la durée de cent quarante-quatre heures, qui lui semble en quelque sorte arbitraire. Le règlement prévoit en principe une conservation de vingt-quatre heures. Or, les explications avancées semblent indiquer qu'il pourrait, dans certains cas, être nécessaire d'aller au-delà de cette limite. Cependant, la durée de cent quarante-quatre heures, soit six jours, paraît à ses yeux difficilement justifiable. L'orateur rappelle que le Gouvernement a évoqué un accord trouvé avec les contrôleurs concernés et il demande des précisions sur la manière dont leurs inquiétudes ont pu être dissipées. Enfin, il souhaite savoir si la loi définit clairement les incidents visés, dans quelles circonstances concrètes il peut être fait usage des enregistrements, et qui décide en dernier ressort de leur consultation.

En réponse, Madame la Ministre commence par préciser que la décision d'accès aux enregistrements relève des services informatiques compétents. Elle indique être particulièrement attentive à l'exigence de proportionnalité évoquée par l'orateur et rappelle que la durée de cent quarante-quatre heures n'a aucunement été fixée de manière arbitraire. Si la règle générale prévoit effectivement un minimum de vingt-quatre heures, des discussions approfondies avec l'Autorité de l'aviation civile ont conduit à l'ajout d'un délai supplémentaire de soixante-douze heures, estimé indispensable à la bonne gestion des signalements.

La Ministre souligne également que tant la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) que le Conseil d'État ont confirmé l'absence de problème juridique, puisque le dispositif est strictement limité à des cas graves. Elle rappelle qu'un dialogue approfondi a eu lieu avec les organisations syndicales, qui redoutaient le risque d'une surveillance permanente. Après avoir clarifié que l'accès aux enregistrements ne sera possible qu'en cas d'accident grave et non dans le cadre d'un contrôle continu, les partenaires sociaux ont accepté la mesure dans cet esprit.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) observe que, par analogie à la « boîte noire » qui enregistre déjà depuis longtemps non seulement les communications radio mais également les conversations entre pilotes dans un cockpit, il lui paraît logique que des dispositifs analogues existent également au niveau de la tour de contrôle. Il considère que la durée de six jours proposée pour la conservation des enregistrements est relativement courte. À sa connaissance, les données relatives au contrôle aérien, telles que les communications entre pilotes et tour de contrôle, doivent être conservées pendant une durée d'un mois. Il est d'avis qu'il serait cohérent d'harmoniser la

durée de conservation de ces données avec celle prévue pour les enregistrements de la tour de contrôle, afin d'assurer un parallélisme entre les différents types d'informations, toutes essentielles dans un secteur où la sécurité repose sur l'analyse de chaînes d'événements successifs.

Monsieur Marc Goergen souligne en outre que les incidents ou accidents en aviation résultent rarement d'un facteur isolé, mais bien souvent d'une succession d'éléments d'origine technique ou humaine. Dans cette perspective, il lui paraît pertinent que les autorités puissent remonter, le cas échéant, à des événements survenus plusieurs jours auparavant. Il soulève encore une seconde question relative à la transparence, rappelant qu'à l'étranger – notamment aux États-Unis – les citoyens peuvent, de manière publique, écouter les échanges entre la tour et les pilotes, ce qui, selon lui, représente une plus-value en termes de transparence. Il cite en exemple le projet d'aménagement d'une terrasse d'observation à l'aéroport de Luxembourg, soulignant qu'un accès public aux communications radio entre la tour et les aéronefs pourrait constituer un enrichissement apprécié par les amateurs et observateurs. Il souhaite savoir si une telle ouverture est envisagée au Luxembourg, tout en précisant qu'il ne s'agit pas des conversations internes au sein des tours, mais exclusivement des communications entre pilotes et contrôleurs.

En réponse, Madame la Ministre précise que, s'agissant de la durée de conservation des données, certains estiment six jours trop courts tandis que d'autres considèrent cette durée trop longue. Elle rappelle que la réflexion a été menée en concertation avec les experts nationaux, notamment la Direction de l'Aviation Civile et l'Autorité de l'aviation civile, et que les avis de la Commission nationale pour la protection des données et du Conseil d'État ont également été pris en considération. Ces avis, de même que les garanties procédurales en cours d'élaboration, offrent, selon elle, un cadre sécurisant tant pour les contrôleurs que pour l'ensemble des parties concernées.

Un représentant du Ministère intervient ensuite pour préciser qu'à sa connaissance, aucun projet n'est envisagé pour permettre une écoute publique en direct des communications entre pilotes et contrôleurs. Bien qu'il comprenne l'intérêt que certains pourraient y voir, il insiste sur le caractère extrêmement sensible d'une telle mesure et sur les discussions complexes qu'elle impliquerait avec les différentes parties prenantes. Selon lui, un tel projet n'est donc pas à l'ordre du jour.

Monsieur Marc Goergen revient enfin sur le parallèle avec la vidéosurveillance autoroutière, rappelant que les enregistrements y sont conservés vingt-huit jours. Il souligne l'incohérence apparente avec le délai proposé dans le cas présent et demande que des précisions soient apportées quant à la durée exacte de conservation imposée par Eurocontrol pour les données radar et les communications ATC. Il note enfin qu'aux Pays-Bas, comme aux États-Unis, l'écoute publique est déjà possible et pratiquée, et il observe qu'au Luxembourg, si la loi interdit actuellement une telle pratique, il n'en demeure pas moins techniquement possible pour certains passionnés d'y accéder, à condition de ne pas être découverts.

Monsieur Emile Eicher (CSV) souhaite obtenir des précisions concernant la gestion des incidents. Il relève que, s'agissant des accidents, il existe également de nombreux incidents qui peuvent présenter un caractère dangereux sans pour autant avoir entraîné un accident. Selon lui, il serait dès

lors pertinent d'identifier les causes et les circonstances de ces incidents, afin d'éviter qu'ils ne se reproduisent. Il s'interroge ensuite sur l'existence éventuelle, dans d'autres pays, d'un cadre réglementaire définissant ces incidents et demande s'il est nécessaire d'élaborer un nouveau cadre ou s'il serait possible de s'inspirer d'un cadre réglementaire existant.

La représentante du Ministère précise que les accidents sont des faits généralement évidents et immédiatement constatables. En revanche, la qualification d'un incident grave nécessite une évaluation technique approfondie. À cet égard, elle rappelle que l'enquête technique relève, au Luxembourg, de l'AET, à l'instar d'organismes similaires à l'étranger, lesquels procèdent à la classification des incidents en fonction des résultats de leurs investigations. L'oratrice explique en outre que cette exigence justifie le délai de traitement, qui ne saurait être réduit à vingt-quatre heures, dans la mesure où il convient de réunir tout un ensemble d'éléments avant de pouvoir déterminer s'il s'agit d'un incident ordinaire ou d'un événement présentant un caractère de gravité nécessitant l'ouverture d'une enquête. Elle précise enfin qu'il n'existe pas, à ce jour, de catalogue exhaustif répertoriant la gravité des incidents, cette appréciation relevant de l'enquête technique.

Monsieur Yves Cruchten demande alors la fourniture d'exemples concrets permettant d'illustrer la distinction entre un incident et un événement ne méritant pas cette qualification. Il exprime ensuite son désaccord avec les propos tenus par Monsieur Marc Goergen, soulignant qu'il ne souhaite pas vivre dans une société où chaque action et chaque parole sont surveillées, enregistrées ou diffusées. Il estime cependant que, dans le cas présent, la collecte et l'analyse de certaines données se justifient pleinement, dans la mesure où elles visent à garantir la sécurité de l'ensemble des passagers et du personnel travaillant sur le site de l'aéroport de Luxembourg-Findel. Il se déclare par conséquent favorable au maintien des délais proposés. Il conclut en réaffirmant son opposition à toute forme de surveillance généralisée des communications professionnelles.

Madame la Ministre informe qu'aucune autre mesure de ce type n'est envisagée actuellement. Revenant sur le rôle de l'AET, elle rappelle que cette administration est seule compétente pour déterminer les événements faisant l'objet d'une enquête. Elle propose, afin de mieux comprendre le travail de cet organisme, de l'inviter à venir présenter ses missions et son mode de fonctionnement devant la commission parlementaire compétente.

Madame la Présidente, se référant à un incident qui s'est produit récemment à Nice, estime que dans un tel cas la disponibilité d'éléments précis facilite le déroulement de l'enquête.

La commission procède ensuite à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État :

À titre liminaire, il y a lieu de relever que la commission décide de suivre toutes les observations d'ordre légitique du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} détermine le champ d'application de la loi. Il précise que la loi s'applique à la gestion, la conservation, l'accès et la confidentialité des informations enregistrées par les dispositifs d'enregistrement des

communications de fond et de l'environnement sonore sur les postes de travail des contrôleurs aériens.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part de la commission ni de la part du Conseil d'État quant au fond.

Article 2

L'article 2 fournit les définitions des termes clés utilisés dans la loi.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part de la commission ni de la part du Conseil d'État quant au fond.

Quant à la forme, le Conseil d'État, dans son avis du 13 mai 2025, note qu'il y a lieu de faire abstraction de termes anglais lors de la rédaction des actes législatifs et réglementaires. Par conséquent, la Commission propose de remplacer par voie d'amendement les mots « (AIP - Aeronautical Information Publication Belgium and Luxembourg) » par les mots « pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg ».

La Commission propose par conséquent de modifier l'article 2 du projet de loi comme suit :

« Art. 2. Définitions

(...)
d)3° « postes de travail » : les postes occupés par les agents chargés des fonctions de contrôle de la circulation aérienne, qui exploitent les fréquences de communication indiquées dans la publication des informations aéronautiques (~~AIP – Aeronautical Information Publication Belgium and Luxembourg~~) ; pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg ; (...)

Article 3

L'article 3 établit les règles relatives à la gestion et à la conservation des informations enregistrées, telles que définies.

Le Conseil d'État, dans son avis du 13 mai 2025, demande quant au paragraphe 3, pour une meilleure lisibilité du texte, de compléter les mots « sauf instruction contraire par l'AET » par les mots « conformément au paragraphe 4 ».

La commission y fait droit.

Article 4

Cet article définit les conditions d'accès aux informations enregistrées par les dispositifs d'enregistrement installés sur les postes de travail des contrôleurs aériens. Cet accès est strictement réglementé pour garantir la confidentialité et la sécurité des données.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part de la commission ni de la part du Conseil d'Etat quant au fond.

Article 5

Cet article a trait à la confidentialité des informations enregistrées.

Le Conseil d'État, dans son avis du 13 mai 2025, note que l'alinéa 2 de l'article sous examen prévoit que « [t]oute personne exerçant ou ayant exercé une activité pour l'Administration de la navigation aérienne et ayant été exposée ou ayant accès aux informations enregistrées est tenue au secret professionnel et est passible des peines prévues à l'article 458 du Code pénal en cas de violation de ce secret, sans préjudice de l'article 23 du Code de procédure pénale ». Cependant, l'article 458 du Code pénal prévoit déjà une sanction pour toute personne dépositaire de secrets professionnels en cas de non-respect de l'obligation de ne pas les révéler. Par conséquent, cette disposition s'applique aussi aux personnes visées par la disposition sous revue sans qu'il y ait besoin de le prévoir expressément. Cette disposition, dépourvue de plus-value normative, est dès lors à supprimer.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État.

Article 6

L'article 6 précise que la loi entrera en vigueur le 31 décembre 2024.

Le Conseil d'État, dans son avis du 13 mai 2025, note que l'article sous examen entend prévoir une entrée en vigueur de la loi au 31 décembre 2024. Il constate néanmoins que le commentaire de l'article n'apporte aucune information quant au choix de cette date précise ni quant à la nécessité de déroger aux règles de droit commun liées à l'entrée en vigueur des actes législatifs.

Le Conseil d'État attire l'attention des auteurs sur le fait que, d'après la Cour constitutionnelle, le principe de sécurité juridique s'oppose à ce qu'une disposition législative ou réglementaire s'applique rétroactivement, sauf à titre exceptionnel et lorsque le but à atteindre l'exige dans l'intérêt général et que la confiance légitime des intéressés est dûment respectée. Une application rétroactive, telle que prévue par la disposition sous revue, risque de heurter les principes de sécurité juridique et de confiance légitime en ce qui concerne certaines situations juridiques antérieures définitivement acquises. En l'absence de tout renseignement, justifiant la rétroactivité du projet de loi sous revue, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la Commission propose de ne pas prévoir une entrée en vigueur de ce projet de loi une fois voté, qui soit différente de l'entrée en vigueur selon le droit commun, à savoir l'entrée en vigueur le quatrième jour qui suit le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Par conséquent, l'article peut être supprimé.

Il est retenu qu'une lettre d'amendement parlementaire est à préparer dans une prochaine étape.

4. 8520 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

À titre liminaire, Madame la Présidente de la commission parlementaire Corinne Cahen est désignée rapporteur du projet de loi.

Dans un second temps, Madame la Ministre procède à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8520⁰.

Le présent projet de loi s'inscrit dans la continuité des travaux visant à remédier à une non-conformité constatée lors de la dernière évaluation Schengen. Il s'agit d'un dossier relevant de la compétence de la Police grand-ducale. Ce projet de loi concerne les contrôles frontaliers effectués à l'aéroport de Luxembourg et vise plus spécifiquement les vols privés en provenance ou à destination de pays tiers, dont les opérations au sol ne suivent pas les circuits standards des vols commerciaux.

Conformément aux dispositions du règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 établissant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (ci-après « Code frontières Schengen »), tout commandant de bord d'un vol privé à destination ou en provenance d'un pays tiers est tenu de transmettre, avant le décollage, une déclaration générale – communément appelée « formulaire GENDEC » – aux services de contrôle aux frontières de l'État membre de destination et, le cas échéant, à ceux de l'État membre de première entrée.

Lors d'une mission d'évaluation effectuée en 2021 à l'aéroport de Luxembourg, le groupe de travail sur l'évaluation du Code frontières Schengen a constaté une non-conformité dans les procédures de contrôle aux frontières au terminal de l'aviation d'affaires, plus particulièrement en ce qui concerne la transmission du formulaire GENDEC.

Afin de remédier à cette situation et de simplifier la procédure de communication des formulaires en amont du décollage, l'unité de la police aéroportuaire a mis en place, en s'inspirant de la pratique belge, une plateforme informatique permettant aux commandants de bord concernés de compléter et d'envoyer directement le formulaire GENDEC sous forme électronique aux autorités luxembourgeoises compétentes. Ce travail a nécessité un certain délai de mise en œuvre. Cette plateforme permet désormais une transmission électronique rapide, fiable et conforme aux exigences européennes.

Dans le but d'assurer une base légale solide à ces nouvelles procédures, il est nécessaire de procéder à une adaptation de la législation nationale. Le présent projet de loi a ainsi pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, en introduisant une disposition spécifique visant à sanctionner le non-respect de l'obligation de transmission du formulaire GENDEC.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} du projet de loi introduit, à l'article 14*quinquies* de la loi modifiée du 31 janvier 1948, une sanction applicable aux commandants de bord de vols privés à destination ou en provenance de pays tiers qui ne respectent pas l'obligation de transmettre, avant le décollage, la déclaration générale (*formulaire GENDEC*) prévue par le Code frontières Schengen.

Afin d'assurer le caractère dissuasif de cette mesure, une amende administrative de 500 euros est prévue. En cas de récidive dans un délai d'un an, le montant de cette amende est porté à 1 000 euros.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part de la commission ni de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 3 juin 2025.

La commission parlementaire décide de faire droit quant aux observations d'ordre légitique du Conseil d'État.

Article 2

Cet article prévoit une modification de l'article 24*ter* afin d'y insérer la référence à l'article 14*quinquies* entre les mentions des articles 14*quater* et 24*bis*. Ainsi, l'infraction introduite à l'article 14*quinquies* peut faire l'objet d'un avertissement taxé décerné par les fonctionnaires de la Police grand-ducale, voire, le cas échéant, d'un procès-verbal ordinaire.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part de la commission ni de la part du Conseil d'État quant au fond dans son avis du 3 juin 2025.

La commission parlementaire décide de faire droit quant aux observations d'ordre légitique du Conseil d'État.

Il est retenu que la prochaine étape est la préparation d'un projet de rapport

5. 8539 Projet de loi relative à l'adaptation du projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

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

Dans un second temps, Madame la Ministre procède à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8539⁰.

Ce projet a trait à la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.

Madame la Ministre rappelle qu'elle a déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet lors d'une précédente réunion de la commission parlementaire, le 20 janvier 2025 (réunion jointe avec la Commission de l'exécution budgétaire).

Elle précise que les infrastructures actuelles de la Fuel Farm datent des années 1970 et arrivent aujourd'hui à la fin de leur cycle technique. À ce jour, la capacité de stockage s'élève à 6.500 mètres cubes de kérósène. Le nouveau projet, déjà présenté en janvier 2025, prévoit de quintupler cette capacité, ce qui représente, selon elle, un élément essentiel pour renforcer la résilience de l'aéroport de Luxembourg.

Madame la Ministre rappelle également que ce dépôt sera alimenté par le Central European Pipeline System (CEPS) de l'OTAN et que le ministère de la Défense participe au financement du projet à hauteur de 8,7 millions d'euros. Le ministère de la Défense y stockera également ses réserves de kérósène

militaire. Elle insiste sur le fait que, compte tenu des exigences de l'OTAN, tout retard supplémentaire dans l'exécution du projet doit impérativement être évité, d'autant plus que ce dossier est en préparation depuis plusieurs années.

Elle rappelle que la Chambre des Députés a voté, en août 2023, la loi autorisant la réalisation de cette infrastructure pétrolière, pour un montant de 85,7 millions d'euros, montant qui s'élève aujourd'hui, après indexation, à 101 millions d'euros. L'entreprise Luxairport a été désignée comme maître d'ouvrage délégué pour la mise en œuvre des travaux.

Madame la Ministre retrace ensuite brièvement l'historique du projet. Une première procédure de marché public - une procédure négociée avec mise en concurrence préalable - a été lancée fin novembre 2020, c'est-à-dire avant l'adoption de la loi. À cette époque, il avait été estimé qu'une base légale spécifique ne serait pas nécessaire, le montant des travaux semblant inférieur au seuil imposant une loi d'autorisation. Cependant, les offres reçues en mars 2021, avoisinant les 80 millions d'euros, ont rendu l'adoption d'une loi indispensable. En conséquence, la première procédure de marché public a été annulée.

Une deuxième procédure d'appel à candidatures a été ouverte en juillet 2023, sous condition suspensive de l'adoption d'une loi de financement par la Chambre. Cette seconde procédure a toutefois dû être annulée en août 2023, aucune offre reçue ne répondant pleinement aux critères de conformité.

Madame la Ministre qualifie ce dossier de « très complexe ». En novembre 2023, une procédure de marché public sans mise en concurrence a été engagée avec les candidats ayant participé au deuxième appel à candidatures. Les offres ont été déposées à la fin du mois de mai 2024. L'analyse des propositions et les négociations se sont poursuivies jusqu'en décembre 2024. Il est alors apparu qu'aucune des trois offres ne respectait le cadre budgétaire prévu par la loi de financement.

Ainsi, lors de la réunion de janvier 2025, Madame la Ministre a proposé à la commission parlementaire, réunie en commission conjointe, d'autoriser l'attribution du marché au moyen d'un changement de programme, la loi initiale ne prévoyant pas dans le détail la configuration technique du projet.

Elle rappelle que cette approche s'appuie sur l'avis juridique rendu par la Cellule scientifique de la Chambre dans un précédent dossier similaire (contournement Bascharage), et qu'il avait alors été convenu de lancer la construction des trois réservoirs nécessaires au lieu des six initialement prévus, afin de ne pas retarder davantage la réalisation du projet, conformément aux besoins urgents identifiés, tout en s'appuyant sur la loi de financement d'août 2023.

Madame la Ministre exprime sa reconnaissance envers la commission pour l'accord donné à l'époque, ce qui a permis de procéder de manière transparente, non pas par dépassement budgétaire - formule que le Conseil d'État rejette systématiquement - mais par le biais d'une loi distincte destinée à couvrir les dépenses complémentaires. Le montant additionnel prévu s'élève à 20,8 millions d'euros, correspondant à la construction des réservoirs restants.

Elle indique que le Conseil d'État, dans son avis de juillet 2025, n'a émis aucune observation de fondet s'est limité à formuler quelques propositions rédactionnelles, auxquelles le Gouvernement entend donner suite.

Madame la Ministre conclut en annonçant que la pose de la première pierre des nouvelles installations de stockage de carburant aura lieu le 1^{er} octobre prochain. Une invitation parviendra aux membres de la commission. Elle précise que Luxairport est à l'initiative de cet événement.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Gusty Graas (DP) considère comme un élément positif que les dépenses relatives à ce projet peuvent être prises en compte dans le calcul des coûts de défense. D'autre part, il souhaite savoir s'il est possible, à ce stade, de connaître l'identité des candidats retenus dans le projet.

L'orateur aborde encore la question du « Sustainable Aviation Fuel » (ci-après « SAF »), précisant qu'il s'agit du carburant durable pour l'aviation, dont l'importance ne cesse de croître dans ce secteur. Il rappelle à cet égard qu'une entreprise norvégienne, présidée par un ressortissant luxembourgeois, en assure déjà la production. Il s'interroge dès lors sur la possibilité de stocker ce carburant dans les installations concernées, dans la perspective d'une utilisation accrue du SAF, compte tenu de ses qualités environnementales par rapport à celles des carburants conventionnels.

En réponse, Madame la Ministre confirme que les infrastructures sont effectivement conçues pour permettre l'utilisation et le mélange de ce type de carburant durable.

En ce qui concerne les entreprises impliquées dans le projet, il est précisé qu'il s'agit d'un consortium, sans pouvoir toutefois citer de noms. Les informations détaillées parviendront aux membres de la commission dans les meilleurs délais.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) reconnaît pleinement la nécessité du projet en question. Il indique que les explications fournies par Madame la Ministre concernant le dépassement budgétaire sont claires et cohérentes. Il exprime néanmoins une demande de précision quant à la localisation exacte des nouvelles installations de stockage de carburant sur le site de l'aéroport du Findel. Se référant à sa connaissance des lieux, il suppose que ces installations seront situées sur la gauche lorsqu'on se trouve sur le parking principal, face au terminal.

Il ajoute qu'il convient de veiller à ce que l'implantation des réservoirs n'entrave pas d'éventuels travaux d'extension du terminal passagers, actuellement envisagés, afin que le développement des infrastructures de stockage et celui des installations aéroportuaires puissent coexister sans se compromettre mutuellement.

En réponse, Madame la Ministre précise que les réservoirs seront implantés à une distance significative du terminal, dans la zone située à proximité du Héienhaff. Elle souligne que cette localisation a été choisie de manière à ne pas interférer avec les projets d'aménagement futurs de l'aéroport.

Monsieur Emile Eicher (CSV) souhaite obtenir des précisions quant à la date estimée de son achèvement.

Madame la Ministre répond que les travaux seront menés aussi rapidement que possible, tout en précisant qu'une durée d'environ trois ans est actuellement envisagée pour la réalisation complète du projet. Elle souligne toutefois qu'il serait prématuré de s'engager sur un délai définitif, celui-ci dépendant encore des stipulations contractuelles à venir.

Monsieur Meris Sehovic (déri gréng) exprime le soutien de sa sensibilité politique au projet présenté, dont il reconnaît pleinement la nécessité. Il observe cependant que ce projet concerne une infrastructure fondée sur des sources d'énergie fossiles et souhaite, dans cette perspective, interroger le gouvernement sur les réflexions en cours relatives aux carburants alternatifs et aux nouvelles technologies énergétiques.

Il relève que plusieurs aéroports européens, tels que celui de Hambourg, se positionnent déjà sur le développement de filières liées à l'hydrogène, et il s'interroge sur les orientations envisagées du gouvernement dans ce domaine. Il évoque notamment la récente création d'un consortium national dédié à la production et à l'électrolyse de l'hydrogène, rassemblant divers acteurs du secteur des transports. Il souhaite savoir si des initiatives similaires sont prévues dans le domaine du transport aérien et quels types de projets pourraient être envisagés à l'avenir.

En réponse, Madame la Ministre confirme que le gouvernement est pleinement conscient de la nécessité d'accompagner l'évolution technologique et énergétique du secteur. Elle partage la conviction que le Luxembourg doit se doter d'infrastructures capables d'intégrer les nouvelles formes d'énergie, à l'instar du SAF évoqué précédemment.

Elle précise que la stratégie nationale veille à ce que les infrastructures aéroportuaires contribuent à la résilience du pays et soient conçues en tenant compte des objectifs climatiques et des engagements inscrits dans le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC). Elle conclut en soulignant la volonté du gouvernement de réaliser le projet dans les meilleurs délais, tout en gardant à l'esprit la nécessaire compatibilité de ces infrastructures avec les évolutions futures en matière énergétique.

Madame la Présidente souhaite encore obtenir une dernière précision quant à l'incidence éventuelle du chantier sur le trafic aérien. Elle donne à considérer que les travaux à venir seront d'une grande envergure et s'enquiert de leur impact potentiel sur l'exploitation courante de l'aéroport.

Il lui est répondu que le chantier sera implanté à une distance suffisante du terminal pour ne pas interférer ni avec le trafic aérien ni avec les activités opérationnelles.

À noter encore que dans son avis du 11 juillet 2025, le Conseil d'État n'a pas émis d'observations quant au fond. Les observations d'ordre légitique seront toutes suivies.

Il est retenu qu'un projet de rapport sera établi et transmis aux membres de la commission pour examen.

6.

La construction d'une nouvelle tour de contrôle aérien (demande du groupe politique LSAP du 1^{er} août 2025)

Madame la Présidente introduit le point suivant de l'ordre du jour, portant sur une question déposée par le groupe politique LSAP en date du 1^{er} août 2025, concernant la construction d'une nouvelle tour de contrôle aérien au Findel.

Elle invite Monsieur Yves Cruchten, auteur de la demande, à prendre la parole.

Monsieur Yves Cruchten indique qu'il avait initialement prévu une discussion d'un autre genre, mais que l'évolution récente du dossier appelle désormais d'autres observations. Il rappelle que, durant l'été, la presse a révélé qu'à l'encontre du projet initial de construction d'une nouvelle tour de contrôle physique au Findel, il était désormais envisagé d'opter pour un modèle virtuel. Il se réjouit néanmoins qu'à la suite des échanges intervenus, la solution retenue par le gouvernement combine désormais un dispositif physique et virtuel, ce qu'il salue comme une approche raisonnable.

Monsieur Yves Cruchten souligne toutefois un problème de procédure parlementaire. Il rappelle qu'en date du 12 février 2019, la Chambre avait adopté la motion n°2892 (motion « grands projets d'infrastructure de l'État », débat d'orientation n°7397), chargeant le gouvernement de procéder à la construction d'une nouvelle tour de contrôle au Findel. Selon lui, la décision d'abandonner ce projet pour envisager une solution virtuelle aurait dû être soumise à un nouvel examen parlementaire, conformément à l'article 105 du Règlement de la Chambre, lequel stipule que « tout changement important du programme survenant après le vote de la loi doit faire l'objet d'un nouvel examen par la Chambre des Députés ».

Il invite dès lors le Gouvernement à l'avenir de revenir devant la Chambre chaque fois qu'un projet initialement approuvé fait l'objet de modifications substantielles, afin d'en exposer les motifs et les nouvelles orientations. Il précise qu'il ne s'agit pas d'un refus de principe des évolutions technologiques, mais d'une exigence de transparence institutionnelle.

Abordant le fond du dossier, il reconnaît que l'avenir du contrôle aérien sera largement numérique, plusieurs aéroports européens ayant déjà opté pour des tours de contrôle virtuelles. Toutefois, il attire l'attention sur les risques inhérents à la dépendance totale aux technologies digitales, notamment face aux cyberattaques, aux intrusions de drones ou à d'autres menaces potentielles. Il estime qu'il serait dangereux de renoncer à toute infrastructure physique et salue dès lors la décision de maintenir un modèle hybride, combinant virtualisation et présence matérielle.

Enfin, il met en garde contre le risque d'externalisation à terme des fonctions de contrôle aérien à d'autres centres européens si la gestion venait à être totalement numérisée. Il appelle le gouvernement à garantir la souveraineté nationale du contrôle de l'espace aérien luxembourgeois et à veiller à ce que toute évolution technologique reste maîtrisée et sous autorité nationale.

Madame la Ministre remercie Monsieur Yves Cruchten pour son intervention et précise d'emblée que la Chambre a toujours été étroitement associée à la réflexion sur ce dossier. Elle rappelle que la tour actuelle, mise en service en

1993, n'a fait l'objet d'aucun investissement significatif de modernisation depuis plusieurs années, ce qui n'est plus acceptable au regard des impératifs de sécurité et d'efficacité du contrôle aérien.

Elle souligne que la construction d'une nouvelle tour figure dans les accords de coalition de 2018 et de 2023, et qu'il est désormais impératif de concrétiser ce projet. Les études réalisées ont mis en évidence la nécessité de repenser l'approche initiale, notamment après les réserves exprimées par la commune de Sandweiler à propos de l'emplacement prévu. Le gouvernement a dès lors envisagé une solution alternative et évolutive, conciliant modernisation technologique, respect du voisinage et exigences européennes en matière de sécurité aérienne.

Madame la Ministre insiste sur le fait que la souveraineté nationale restera pleinement garantie. Il n'est aucunement question d'externaliser la gestion du trafic aérien luxembourgeois. Au contraire, la stratégie gouvernementale prévoit la création d'un centre d'excellence dédié à la formation et à l'innovation, susceptible de devenir une référence régionale dans le domaine du contrôle aérien et de la digitalisation des infrastructures.

Elle expose ensuite un plan à quatre étapes élaboré par le gouvernement :

- Mise en place d'une solution provisoire virtuelle, installée temporairement sur le site de Luxairport ou dans un centre modulaire/container mobile, destinée à assurer la formation du personnel et également à servir de structure de secours / « contingency » ;
- travaux de rénovation et de modernisation de la tour actuelle, menés parallèlement aux activités de formation, sans perturber le trafic aérien ;
- création d'un centre virtuel de contrôle aérien au Findel, sur le versant de Sandweiler, combinant activités de formation et capacités opérationnelles à visée nationale et internationale ;
- Construction d'une nouvelle tour de contrôle hybride, intégrant à la fois les fonctions classiques et les technologies virtuelles, garantissant la sécurité, la résilience et la continuité des opérations.

Elle précise que les investissements prévus pour les infrastructures provisoires et la rénovation de la tour actuelle seront intégrés dans le projet final, évitant ainsi tout gaspillage de ressources. Le projet prévoit également l'aménagement d'une piste de secours (contingency) afin d'assurer la continuité des opérations en cas d'intervention technique.

Madame la Ministre rappelle que ce projet, soutenu par un avis positif de la Direction de l'Aviation Civile (DACP), fait l'objet d'une concertation étroite avec les partenaires sociaux. Des réunions constructives ont eu lieu récemment avec les syndicats et les représentants du personnel, dans un esprit de dialogue.

Elle conclut en indiquant que le Gouvernement vise la mise en service du nouvel ensemble hybride d'ici 2032, tout en précisant que ce calendrier reste indicatif, les détails techniques et contractuels devant encore être finalisés. La priorité absolue demeure la sécurité et la résilience des infrastructures

aéroportuaires luxembourgeoises, dans le respect des normes européennes et des objectifs nationaux en matière d'innovation et de durabilité.

Monsieur Meris Sehovic indique ne pas être convaincu par les explications fournies. Il relève, en premier lieu, l'importance du respect des procédures parlementaires : la Chambre ayant mandaté le Gouvernement pour élaborer un projet déterminé, celui-ci aurait, selon lui, pris une orientation différente sans repasser devant la Chambre.

En second lieu, pour ce qui est de la commune de Sandweiler qui aurait exprimé son opposition au projet initialement envisagé, et en rappelant le cadre légal applicable, il souligne que, s'agissant notamment d'éventuelles modifications ponctuelles du PAG, le seul organe communal compétent pour émettre un avis est le conseil communal. Il évoque, à cet égard, une récente séance du conseil communal de Sandweiler, au cours de laquelle il aurait été indiqué qu'une unique réunion avait eu lieu en 2024 avec des représentants de Luxairport, sans que l'état d'avancement, la finalité ou les impacts du projet aient été clairement présentés.

Il considère qu'un projet d'une telle ampleur requiert une approche globale et une information complète des responsables communaux et des citoyens, notamment quant aux effets potentiels (y compris en matière de nuisances sonores liées à l'aviation légère). Il estime qu'une telle démarche n'a pas eu lieu et juge inopportun d'imputer à la commune de Sandweiler la responsabilité d'un changement d'orientation.

Enfin, Monsieur Meris Sehovic s'interroge sur une possible motivation budgétaire - « programme d'économies » - sous-jacente à l'option désormais retenue. Il demande comment les nouvelles étapes seront budgétisées et quelle sera la différence de coût par rapport à la construction d'une tour entièrement nouvelle.

Madame la Ministre précise que ses services ont eu des échanges avec des interlocuteurs locaux et que des prises de position publiques ont également été exprimées, sur la base desquelles le gouvernement a recherché des alternatives au site et au schéma initialement envisagés. Elle réaffirme d'assurer l'avancement d'un dossier prioritaire inscrit aux accords de coalition, en veillant à la sécurité et à la résilience de l'aéroport.

Elle conteste l'idée d'un « programme d'économies » : la solution duale/hybride retenue (combinaison d'un centre virtuel et d'une nouvelle tour intégrant des fonctions classiques et numériques) constitue, selon elle, un projet amélioré, mieux aligné aux exigences opérationnelles, sans compromettre la souveraineté nationale du contrôle aérien.

Concernant la concertation, elle souligne que les détails techniques et calendaires demeurent en cours d'élaboration et qu'ils seront présentés et discutés avec la Chambre lorsque le projet aura atteint un degré de maturité suffisant. Le Gouvernement demeure, assure-t-elle, disponible pour un échange approfondi avec la Chambre à mesure que la préparation avancera.

Monsieur Yves Cruchten déclare que les précisions apportées par Madame la Ministre l'ont en grande partie rassuré. Il indique avoir initialement craint que le Gouvernement n'envisage de remplacer totalement la tour de contrôle physique par une structure exclusivement virtuelle, ce qui lui paraît

problématique au vu de la vulnérabilité des systèmes technologiques actuels. Il rend attentif aux risques liés à une trop grande dépendance vis-à-vis de dispositifs numériques.

Il se félicite donc que le projet conserve une composante physique et qu'il soit reconnu comme une infrastructure essentielle pour la sécurité du trafic aérien. Il rappelle que la Chambre avait déjà voté en 2019, soit six ans auparavant, en faveur de la construction d'une nouvelle tour, et qu'il est anormal qu'aucun investissement n'ait été réalisé depuis.

L'orateur critique cependant que la mise en œuvre projetée pour 2032 repousse considérablement le calendrier initialement prévu.

Contrairement à l'orateur précédent, il estime que la solution hybride pourrait même s'avérer plus coûteuse, car elle combine la construction d'une nouvelle tour à l'installation d'infrastructures numériques supplémentaires. Il s'interroge dès lors sur le coût total du projet et sur la nécessité d'un nouveau texte législatif de financement si le budget global devait dépasser les seuils autorisés.

Enfin, il constate avec satisfaction que le gouvernement s'engage à maintenir la gestion du contrôle aérien sur le territoire luxembourgeois et à ne pas externaliser ces fonctions à l'étranger. Il propose, à cet égard, qu'une motion commune soit adoptée par la Chambre afin de réaffirmer le principe selon lequel la surveillance et la sécurité de l'espace aérien luxembourgeois doivent demeurer une compétence nationale, tout en soutenant l'investissement dans les technologies numériques.

Madame la Ministre se déclare pleinement favorable à une telle motion, qu'elle juge conforme à l'esprit du projet gouvernemental. Elle souligne que la préservation de la souveraineté nationale sur le contrôle de l'espace aérien constitue précisément l'un des fondements de la démarche retenue, laquelle vise à doter le Luxembourg d'un centre opérationnel et de formation de référence.

Elle confirme que le gouvernement souhaite progresser rapidement tout en menant les analyses techniques nécessaires et les concertations indispensables avec les parties prenantes. Concernant les aspects financiers, elle indique que, selon les estimations actuelles, le coût global du projet, incluant l'ensemble des phases (provisoire, modernisation, centre virtuel et tour hybride), se chiffrera entre 80 et 100 millions d'euros. Par conséquent, une loi de financement sera nécessaire.

Elle précise qu'il n'est pas encore arrêté si le financement sera présenté dans un seul projet de loi budgétaire global ou en plusieurs étapes distinctes, les études complémentaires devant d'abord être finalisées. Elle insiste toutefois sur le fait qu'il s'agit d'un investissement nécessaire et durable, représentant une amélioration substantielle par rapport à la simple reconstruction d'une tour traditionnelle sur un site dont l'accueil local était incertain.

Madame la Ministre conclut en réaffirmant la volonté du gouvernement de concrétiser ce projet dans les meilleurs délais, au service de la sécurité, de la résilience et de la souveraineté du Luxembourg.

Monsieur Marc Goergen souligne que la situation paraît moins préoccupante qu'elle n'a pu le sembler dans l'opinion publique au début des discussions. Il relève notamment l'intérêt que présente la possibilité d'ouvrir à des partenaires étrangers certaines activités de formation au Luxembourg, ce qui constituerait une plus-value pour le pays et une reconnaissance de son expertise.

Concernant la motion évoquée précédemment, il indique y souscrire pleinement, considérant essentiel de conserver et de valoriser les compétences nationales dans le domaine du contrôle aérien. Il attire toutefois l'attention sur la nécessité de formuler le texte avec précision, rappelant que la gestion du trafic aérien à haute altitude relève déjà, en partie, du centre de Maastricht. En conséquence, la motion devrait clairement viser les opérations relevant du ground control, du tower control et les fonctions opérationnelles exercées à proximité immédiate de l'aéroport.

Monsieur Marc Goergen insiste sur le caractère fondamental du contact visuel direct pour ces activités. Selon lui, la vision panoramique qu'offre la tour de contrôle demeure irremplaçable pour appréhender l'environnement aérien et les situations imprévues, qu'il s'agisse de la présence d'un véhicule sur une piste, d'un obstacle, d'un animal ou d'un incident technique au sol. Les systèmes vidéo, en revanche, peuvent souffrir de latences et ne reproduisent pas le même ressenti spatial ni la même perception du risque. Il se réfère aux retours d'expérience observés à Sarrebruck, où la gestion virtuelle a entraîné certaines difficultés et une satisfaction mitigée tant chez les pilotes que chez les contrôleurs.

Il se déclare donc rassuré après avoir entendu la Ministre confirmer que les fonctions de Tower resteront visuelles, dans le cadre d'un système hybride combinant observation directe et outils numériques complémentaires.

Madame la Ministre rappelle que le Luxembourg exerce le contrôle aérien sur son espace inférieur jusqu'à 5.000 mètres d'altitude, au-delà duquel les compétences relèvent successivement de la Belgique et du centre de Maastricht. Elle indique partager la position de la Chambre sur la nécessité de préserver la souveraineté nationale sur cet espace aérien.

Elle précise que l'« approche » est depuis longtemps déjà assurée à l'aide d'outils numériques. Elle comprend néanmoins la préoccupation exprimée, notamment par les syndicats et les contrôleurs, quant à la nécessité de conserver une vue directe sur la piste. Cette exigence, dit-elle, est pleinement légitime et sera respectée.

Madame la Ministre tient à ajouter que l'évolution vers des outils digitaux comporte également des avantages opérationnels significatifs, notamment en matière de sécurité et de performance : les caméras permettent, par exemple, une observation détaillée en cas de mauvaises conditions météorologiques ou de brouillard, avec des fonctions de zoom et d'analyse impossibles depuis une simple fenêtre de la tour de contrôle. Elle conclut en réaffirmant que le principe du modèle dual - combinant observation visuelle et technologies numériques - constitue la voie d'avenir retenue par le gouvernement.

Monsieur Émile Eicher exprime son soutien à l'idée d'une motion commune visant à réaffirmer que les activités de contrôle aérien resteront une responsabilité nationale.

Il estime que le dossier de la tour de contrôle a connu une évolution positive, passant d'inquiétudes initiales à un projet désormais perçu comme une amélioration de la sécurité et de l'attractivité du site. Selon lui, la mise en place d'un dispositif hybride, combinant observation visuelle et outils numériques, constitue un renforcement de la sécurité, plutôt qu'un risque, en offrant une double garantie opérationnelle.

Il insiste néanmoins sur l'importance de la formation du personnel pour garantir la bonne maîtrise des nouvelles technologies et interroge la Ministre sur la gestion du trafic pendant la phase de rénovation de la tour actuelle. Il souhaite savoir si les opérations seront alors assurées exclusivement par les moyens numériques ou si un fonctionnement parallèle des deux systèmes est prévu, sans réduction du trafic aérien.

Madame la Ministre reconnaît que cette phase ne sera pas aisée, mais confirme que le trafic aérien ne sera à aucun moment restreint. L'organisation des travaux devra permettre l'utilisation simultanée des deux dispositifs - visuel et numérique -, de manière à garantir la continuité des opérations. Elle précise que les modalités concrètes d'agencement feront l'objet d'études complémentaires et de discussions approfondies avec les organisations syndicales et les personnels concernés, afin d'assurer un haut niveau de confort et de sécurité dans la transition.

Madame la Présidente propose, en conclusion de la discussion, que la commission parlementaire prépare la motion évoquée au cours de la réunion dans les meilleurs délais.

Monsieur Yves Cruchten propose encore que la commission mène prochainement une discussion dédiée à la sécurité du trafic aérien, notamment à la lumière des récents incidents impliquant des drones observés dans plusieurs aéroports européens (Copenhague, Oslo ...). Il estime opportun d'évaluer le degré de préparation du Luxembourg face à de telles situations et de déterminer quelles mesures de prévention ou de réaction sont en place. Il suggère d'inviter, à cette fin, des interlocuteurs compétents tels que la police ou les services responsables de la sécurité aéroportuaire, pour un échange d'informations approfondi en commission.

Madame la Présidente approuve la proposition et indique qu'elle se renseignera sur les personnes les plus appropriées à auditionner à ce sujet, envisageant éventuellement une séance conjointe avec la Commission de l'Intérieur ou avec la Police grand-ducale. Elle précise que, compte tenu de la sensibilité du sujet, la réunion pourrait se tenir à huis clos et sans retransmission publique.

7.

Divers

Madame la Présidente rappelle la visite projetée de la commission parlementaire des nouvelles Archives nationales sur le site de Belval, prévue la semaine prochaine. À cette occasion, elle informe les membres qu'un déplacement collectif en bus pourrait être organisé. Après consultation, il ressort que seuls trois membres de la Commission, y compris la Présidente, se sont déclarés intéressés par le trajet en bus, tandis que tous les autres membres ont indiqué qu'ils rejoindraient Belval par leurs propres moyens.

Procès-verbal approuvé et certifié exact