

N° 6895<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

**portant modification de 1) la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne; 2) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne**

\* \* \*

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

(18.12.2015)

Par dépêche du 6 octobre 2015, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a demandé l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics sur le projet de loi spécifié à l'intitulé – alors que le texte soumis à la Chambre porte le titre de „*avant-projet*“.

L'exposé des motifs accompagnant le projet énumère une partie des accords européens en matière de navigation aérienne („*ciel unique européen*“ volets I et II, „*Functional Airspace Blocks FAB*“ et „*FAB Europe Centrale*“, règlements (CE) n° 216/2008 et (UE) n° 139/2014, etc.) avant de préciser qu'il y a donc lieu pour le Grand-Duché de „*se mettre en conformité avec ces nouvelles exigences*“. Ainsi, le projet de loi soumis à l'avis de la Chambre a pour objet d'adapter la base légale pour la désignation des exploitants d'aérodrome, des prestataires de services météorologiques et des prestataires de services de circulation aérienne ainsi que „*d'en fixer les responsabilités et domaines de compétence*“.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics reconnaît la nécessité de se plier – dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres d'ailleurs – aux exigences supranationales. Elle se demande toutefois si l'Administration de la navigation aérienne (ANA), dans sa configuration actuelle, est équipée des compétences et possibilités lui permettant d'assumer toutes les missions d'un „*Air Navigation Service Provider (ANSP)*“ pour le Luxembourg, le texte du projet restant en effet muet à ce sujet. Or, à défaut des moyens nécessaires, exigés par les textes européens, une certification de l'aérodrome de Luxembourg risque sérieusement d'être mise en péril.

Se pose notamment la question de savoir si tous les acteurs concernés par la question (Ponts et Chaussées, lux-airport, Luxfuel, Luxair Services etc.) seront mis dans une position de sous-traitance vis-à-vis de l'ANA – auquel cas il faudrait procéder à l'une ou l'autre modification législative supplémentaire. Dans le cas contraire, il sera indispensable de (re)définir les responsabilités respectives des différents intervenants.

Une autre question préoccupante est celle du financement de l'ANA. En effet, les textes européens afférents, et notamment les lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes, ne permettent plus le subventionnement à 100% d'une plateforme aéroportuaire comme celle du Luxembourg, de sorte que cet aspect du dossier doit être clarifié à son tour, par exemple en prévoyant la refacturation à leurs utilisateurs de certains services que l'ANA doit obligatoirement fournir conformément aux règlements européens en vigueur.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

*(Les références aux articles s'appliquent non pas à la numérotation des articles du projet de loi, mais à celle des dispositions des lois modifiées de 2007 et 1948, telles qu'elles sont adaptées par le projet de loi.)*

### **Loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

*Ad article 2, lettre b)*

De l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, il ne suffit pas d'énoncer que l'ANA assure „*le fonctionnement opérationnel de l'aéroport ainsi que le respect des servitudes liées à la navigation aérienne*“, mais il faudrait clairement préciser qu'elle remplit la mission d'exploitant d'aérodrome soumis aux dispositions et responsabilités prévues par les règlements (CE) n° 216/2008 et (UE) n° 139/2014.

*Ad article 2, lettre k)*

Aux termes de la disposition sub article 2, lettre k), l'ANA a pour mission „*d'élaborer et de mettre en oeuvre des procédures de recherche et de sauvetage, un plan d'intervention et un service d'alerte*“, sans qu'il ressorte de ce texte s'il s'applique à l'ensemble du territoire du Grand-Duché ou uniquement au niveau de l'aéroport. Pour le cas où tout le pays serait visé, la Chambre rendrait attentif au fait que les efforts en formation, en exercices, en établissements de procédures et en coordination entre Corps grand-ducal d'incendie et de secours, Police grand-ducale et autres acteurs requerraient la mise à disposition de matériel, moyens et ressources dans un ordre de grandeur dont les auteurs du projet n'étaient vraisemblablement pas conscients.

*Ad article 2, lettre o)*

Concernant „*l'entretien et la maintenance courants des pistes, des voies de circulation (etc.)*“, effectués par le personnel de l'Administration des Ponts et Chaussées, la Chambre des fonctionnaires et employés publics renvoie à sa remarque formulée ci-avant sur la question de la sous-traitance.

*Ad article 2, lettre s)*

Pour ce qui est de la fourniture par l'ANA à „*l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare*“, c'est-à-dire à lux-airport, de „*toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de (sa) mission*“, la Chambre renvoie aux questions qu'elle a posées ci-dessus au sujet du financement de l'ANA, et notamment à celle concernant la refacturation de ses services.

*Ad article 6*

Le projet soumis à la Chambre des fonctionnaires et employés publics se propose de compléter l'article 6, paragraphe 2, de la loi organique de l'ANA par l'ajout d'une disposition prévoyant que la loi modifiée du 9 décembre 2005 déterminant les conditions et modalités de nomination de certains fonctionnaires occupant des fonctions dirigeantes dans les administrations et services de l'Etat (nomination à durée déterminée de 7 ans) serait applicable au directeur et au directeur adjoint.

Le commentaire précise qu'il s'agirait „*d'éviter toute incertitude quant aux dispositions légales applicables*“.

A ce sujet, la Chambre signale qu'il n'y a pas la moindre incertitude qui pourrait germer à ce sujet puisque ladite loi du 9 décembre 2005 dispose, on ne peut plus clairement, dès le premier alinéa de son article 1<sup>er</sup>, que „*la nomination aux fonctions dirigeantes (...) est faite pour une durée renouvelable de sept ans*“, l'alinéa suivant énumérant les fonctions „*de directeur, de directeur adjoint ou de sous-directeur*“ parmi les fonctions dirigeantes.

L'ajout proposé est donc des plus superfétatoires et doit être supprimé car faisant double emploi inutile avec une disposition légale générale, claire, précise et non équivoque.

*Ad article 21*

De même, la deuxième phrase de l'article 21 est à biffer puisqu'elle fait double emploi avec la première: en effet, si „dans tous les textes de lois et de règlements, la référence à l'administration de l'Aéroport ou à l'Administration de la navigation aérienne s'entend comme référence à l'Administration de l'aérodrome et de la navigation aérienne“, il est évident que la référence respectivement au directeur et au directeur adjoint desdites anciennes administrations, qui n'existent plus, s'entend d'office comme référence respectivement au directeur et au directeur adjoint de l'Administration rebaptisée, sans qu'il soit besoin de le spécifier expressément dans une disposition législative!

**Loi modifiée du 31 janvier 1948 relative  
à la réglementation de la navigation aérienne**

*Ad article 4bis, paragraphe (1), lettre c)*

Aux termes de la disposition sous rubrique, le ministre (du ressort) désignerait „un ou plusieurs exploitants d'aérodrome pour fournir tout ou partie des services liés à la maintenance et à la gestion d'un aérodrome relevant de sa responsabilité“.

Aux yeux de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, il est peu concevable de désigner „plusieurs“ exploitants pour le seul aérodrome de Luxembourg...

Afin de satisfaire au règlement (UE) n° 139/2014 du 12 février 2014 (établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil) en ce qui concerne les pouvoirs, devoirs et compétences de l'„accountable manager“, il y a lieu d'attribuer ces compétences au directeur de l'ANA, nommé „accountable manager“, afin de garantir la certification de l'aéroport de Luxembourg.

*Remarque finale – „Dispositions transitoires“ du projet de loi*

L'article III du projet soumis à l'avis de la Chambre a pour but de permettre à l'actuel directeur faisant fonction de l'ANA d'accéder au poste de directeur „par dérogation aux conditions prévues par l'article 6, paragraphe 2, de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de l'aéroport et de la navigation aérienne“.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics s'étonne de cette disposition, non pas parce qu'elle la contesterait, bien au contraire, mais pour la simple raison qu'aux termes d'un arrêté grand-ducal du 9 octobre 2015, publié au Mémorial B – n° 124 du 27 du même mois, le „directeur faisant fonction auprès de l'Administration de la navigation aérienne, a été nommé directeur de l'Administration“.

Renseignements pris, la Chambre est informée que l'intéressé aurait au moment de sa nomination par ailleurs parfaitement rempli toutes les conditions nécessaires à sa titularisation, de sorte que l'article III du projet est doublement superfluet et doit en être supprimé.

\*

En conclusion et sous la réserve de toutes les remarques qui précèdent, la Chambre des fonctionnaires et employés publics se déclare d'accord avec le projet de loi lui soumis pour avis, à condition par ailleurs que la réorganisation envisagée n'affecte en rien la situation et les droits acquis du personnel actuellement en service à l'Administration en question.

Ainsi délibéré en séance plénière le 18 décembre 2015.

*Le Directeur,*  
G. MULLER

*Le Président,*  
R. WOLFF

