



CHAMBRE DES SALARIES  
LUXEMBOURG

7 septembre 2012

## AVIS I/40/2012

relatif au projet de règlement grand-ducal relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables

..... AVIS .....

Par lettre du 16 août 2012, M. Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, réf. : TA1/Législation/AccèsII-2012/Saisine Chambre salariés (MN/vd), a soumis le présent projet de règlement grand-ducal à l'avis de la Chambre des salariés.

## **1. Contexte du projet de règlement grand-ducal**

**1.** Le présent projet de règlement intervient dans le cadre des activités aéroportuaires liées aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

**2.** A ce titre, il vise à abroger le règlement grand-ducal du 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables et à aligner la législation nationale existante aux nouvelles données qui gouvernent la matière au niveau européen.

**3.** La législation européenne a opéré des changements quant aux contrôles de sûreté à mettre en œuvre par les personnes habilitées à cet effet.

**4.** Le présent projet de règlement grand-ducal se situe ainsi dans un contexte tant international que national.

### **1.1. Considérations internationales**

**5.** Le règlement modifié (CE) n° 300/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 est entré en vigueur le 29 avril 2008. Son principal objectif a été d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures et normes de base communes applicables en matière de sûreté aérienne.

**6.** Le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes précitées a servi comme source d'inspiration principale dans le contexte des travaux préparatoires relatifs à la confection du présent projet de règlement étant donné que le point 1 de l'annexe y afférente traite du domaine de la sûreté dans les aéroports et en particulier des exigences en matière de planification aéroportuaire, du contrôle des accès, de l'inspection/filtrage des personnes autres que les passagers et des objets qu'elles transportent, du contrôle des véhicules ainsi que de la surveillance, des rondes et autres contrôles physiques.

**7.** Par ailleurs, le règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil définit dans la partie A les méthodes d'inspection/filtrage autorisées, dans la partie C les motifs justifiant l'autorisation d'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé, dans la partie D les méthodes autorisées pour le contrôle des véhicules, dans la partie I les critères de définition des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé ainsi que dans la partie K les conditions dans lesquelles des procédures spéciales de sûreté ou des exemptions de contrôle de sûreté peuvent s'appliquer.

**8.** Depuis l'élaboration du règlement grand-ducal de 2011, les règlements européens précités ont été modifiés à maintes reprises et la Commission Européenne a émis certaines décisions d'exécution qui ont spécifié davantage certaines particularités gouvernant la matière.

## 1.2. Considérations nationales

**9.** Sur le plan national, le deuxième et le septième tirets du paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile disposent que la Direction de l'Aviation Civile a pour missions : 1) d'assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble des activités aériennes civiles au Luxembourg en émettant les règles particulières à cet effet et en veillant à leur respect par tous les opérateurs du secteur de l'aviation civile et 2) de veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale.

**10.** Par ailleurs, le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée 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 dispose que la Police grand-ducale est l'autorité compétente en matière d'octroi de l'autorisation d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ainsi que les conditions et les modalités pratiques inhérentes à l'autorisation d'accès précitée seront fixées par règlement grand-ducal.

**11.** En outre la Direction de l'Aviation civile a profité lors de la rédaction du présent avant-projet de règlement grand-ducal du savoir-faire et de l'expérience de deux experts recrutés entretemps dans le domaine de la sûreté au niveau national afin de redresser à la même occasion certaines imperfections du règlement grand-ducal en vigueur destiné à être abrogé à travers le présent texte.

**12.** Le texte du présent projet de règlement grand-ducal vise donc à spécifier, définir, rectifier et à compléter au niveau national les normes de base communes et les mesures détaillées applicables aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables.

## 2. Position de la Chambre des salariés

**2.1.** Si notre Chambre approuve l'effort de clarification du règlement grand-ducal soumis pour avis, elle se doit toutefois de soulever certaines questions, voire de proposer certaines améliorations d'agencement du texte:

**13.** Tout d'abord la CSL se demande pourquoi le texte projeté ne contient plus dans le cadre du listing des « autres documents d'accès » (art 5) l'explication relative à « la carte du contrôleur PNCCQ », ayant été définie par l'ancien règlement grand-ducal comme étant le « titre permettant à des personnes d'effectuer des contrôles de sûreté dans le domaine du contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile ». La référence à cette carte du contrôleur PNCCQ dans la liste des autres documents d'accès harmoniserait ensuite parfaitement avec l'article 9.5 du projet, qui prévoit les modalités d'utilisation applicables à cette carte PNCCQ. Dans un souci de logique, la CSL propose ainsi de déplacer le contenu de l'actuel article 30 du projet à l'article 5 du texte.

**14.** Dans le même ordre d'idées, la Chambre des salariés propose de déplacer l'actuel article 31 relatif aux modalités d'utilisation spécifiques applicables au laissez-passer pour véhicules suite aux modalités d'utilisation uniformes applicables au laissez-passer journalier ainsi qu'au laissez-passer pour véhicules (donc à l'article 11 du futur règlement grand-ducal).

**15.** A l'article 9.1 du projet de règlement grand-ducal relatif aux modalités d'utilisation applicables au laissez-passer journalier, notre chambre professionnelle préconiserait la mention textuelle précisant la nature de la pièce officielle susceptible de conditionner la délivrance d'un tel laissez-passer, à savoir le passeport, la carte d'identité, le permis de conduire, la carte de séjour.

**16.** La Chambre des salariés salue l'élimination de la restriction en termes d'accompagnement des membres d'équipage, notamment celle ayant été applicable en vertu de l'ancienne réglementation aux membres d'équipage autres que les titulaires d'un titre de circulation aéroportuaire valable, qui devaient être accompagnés en permanence lorsqu'ils se trouvaient dans des zones de sûreté à accès réglementé autres que : 1) les zones réservées aux passagers, et 2) la zone située à proximité immédiate de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés ou vont partir, et 3) les zones désignées pour les équipages. Le nouveau texte se limite à affirmer que les membres d'équipage ont le droit d'accéder sans accompagnement aux zones et endroits prévus dans le PSA.

**17.** En vertu du nouveau texte, lux-Airport signe « *responsable de l'élaboration de l'ensemble des procédures à établir en relation avec les divers titres de circulation aéroportuaires existants et les transmet ensuite pour approbation à la Police grand-ducale ainsi qu'à la Direction de l'Aviation Civile* ».

La CSL soulève l'illogisme du législateur européen consistant d'une part à renforcer les mesures de sûreté et de sécurité dans les zones aéroportuaires dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et d'autre part à brader la sécurité et la sûreté des aéroports au profit de sociétés de droit privé (Luxairport, Securicor etc), de sociétés intérimaires et de sous-traitance dont la finalité consiste à faire des bénéfices à l'aide de main-d'œuvre bon marché et souvent peu qualifiée en promouvant les flux de personnes, de marchandises et de services au sein de l'Union européenne au détriment de la sécurité et de la sûreté de l'Etat qui constitue une mission d'intérêt général non marchandable.

La CSL désapprouve ainsi le changement envisagé par le présent projet de règlement grand-ducal dans la répartition des tâches, conférant à une société de droit privé (lux-Airport) davantage de services relevant de par nature de considérations de puissance publique (pour concerner notamment la sûreté de l'aviation). Ces missions devraient, de l'avis de notre chambre professionnelle être exclusivement réservées à la compétence régaliennne de l'Etat luxembourgeois et rester garanties par les services publics.

Ainsi, la Chambre des salariés s'oppose au transfert de responsabilités à lux-Airport et revendique le maintien de la phrase prévue à l'article 10.5. du règlement grand-ducal du 25 novembre 2011 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables selon laquelle « Le descriptif détaillé du titre de circulation aéroportuaire fait l'objet d'un arrêté ministériel ».

La CSL demande par conséquent de reformuler le point 7 de l'article 12.6. du présent projet de règlement grand-ducal et de lui donner la teneur suivante : « 7. *La bande grise qui comportera, le cas échéant, des pictogrammes avec les indications suivantes :*

- *l'aire de manœuvre (=TWY et RWY) ;*
- *l'accès au fret ;*
- *l'accès au hall tri des bagages de soute ;*
- *les catégories d'articles prohibés ;*
- *le droit d'accompagnement.*

Le descriptif détaillé du titre de circulation aéroportuaire fait l'objet d'un arrêté ministériel .

lux-Airport, d'un commun accord avec les autres prestataires de l'aéroport, *prend en charge l'élaboration matérielle des procédures en relation avec les divers titres de*

*circulation aéroportuaires existants et les transmet ensuite pour contrôle et approbation explicite à la Police grand-ducale ainsi qu'à la Direction de l'Aviation Civile ».*

**18.** La CSL accueille la nouvelle subdivision claire entre contrôle de l'accès et contrôle de la sûreté (chapitre 4 et 5 du projet), ce qui permet plus particulièrement de garantir l'intervention rapide du personnel des urgences médicales, des urgences policières, douanières ou militaires et des urgences humanitaires (sous l'empire de l'ancien texte, ce personnel ne disposait que d'une exemption à l'autorisation d'accès, ce qui aurait théoriquement pu permettre l'exécution d'un contrôle matériel lors de leur accès à l'enceinte aéroportuaire).

Notre chambre professionnelle prend note des nouvelles formulations relatives à l'inspection-filtrage des personnes (art 23 du projet de règlement grand-ducal). Dans ce contexte, la CSL constate que le nouveau texte - tout en continuant à préconiser la soumission au contrôle systématique des salariés travaillant à l'aéroport et des membres de l'équipage - procède à l'élimination de l'exception contenue dans l'ancien texte qui stipulait que *« Les contrôles et fouilles de sûreté du personnel et des membres de l'équipage et de leurs objets peuvent cependant être effectués par sondage en tenant compte des évaluations de risque effectuées à cet effet ».*

En vertu du nouveau texte, *« l'inspection-filtrage des personnes autres que les passagers ainsi que des objets qu'elles transportent doit être réalisée de la même façon que celle des passagers et de leurs bagages de cabine ».*

Notre Chambre renvoie à cet égard à sa remarque dans le point 34 du présent avis. Les personnes travaillant habituellement à l'aéroport de Luxembourg, possédant un titre de circulation, devraient, de l'avis de la CSL, pouvoir bénéficier d'une exemption aux contrôles de sûreté à l'entrée des différentes zones de sûreté, afin de pouvoir accomplir leurs missions sans trop de perturbations ni trop de pertes inutiles de temps, des contrôles de nature sporadique devant rester possibles à leur égard.

A l'article 29, le projet de règlement grand-ducal reprend les dispositions communautaires relatives à la surveillance par rondes sporadiques.

**19.** Les chantiers étaient soumis en vertu de l'ancien texte à des dérogations aux procédures habituelles du contrôle (d'accès et de la sûreté). Le nouveau texte prévoit dans son article 32 que le déroulement de chantiers à l'aéroport de Luxembourg peut donner lieu à d'autres mesures compensatoires applicables en matière de contrôle d'accès et de contrôle de sûreté. La CSL reste dans l'expectative des détails concernant ces mesures « compensatoires », ce qui devrait être révélé par le PSA.

**20.** En ce qui concerne les dispositions transitoires du nouveau règlement grand-ducal, la Chambre des salariés se demande si le « simple remplacement du titre de circulation aéroportuaire » peut s'opérer sans démarche quelconque relative au contrôle des conditions de fond et de forme et emporte l'obtention d'un nouveau titre de circulation aéroportuaire conformément au nouveau règlement grand-ducal qui est pour le surplus valable pour les 5 prochaines années.

**2.2.** Finalement notre Chambre professionnelle se doit de réitérer certaines de ses remarques ponctuelles, émises en date du 11 août 2011 lors de l'examen du précédent règlement grand-ducal et qui restent toujours d'actualité :

**21.** Concernant la **durée de validité** (art 15 du présent projet de règlement grand-ducal & toutes les autres références dudit texte à cette durée) **du titre de circulation aéroportuaire**, notre chambre professionnelle demande une extension de ladite durée de 5

à 10 ans, ce qui éviterait aux personnes concernées de devoir réitérer à courte échéance l'ensemble des formalités et démarches requises. Une telle extension de la durée de validité du titre serait, de l'avis de notre Chambre, mieux adaptée à la réalité et signifierait moins de précarité pour les requérants.

**22.** Si une telle extension de la durée de validité ne devait par impossible pas être retenue par le législateur, notre Chambre revendique au moins un **allègement au niveau de la procédure de prolongation et de renouvellement de l'autorisation d'accès** (art 12.7 du présent projet de règlement grand-ducal).

En effet, une telle opération de prolongation et de renouvellement ne doit pas nécessairement suivre la logique stricte de la procédure de premier octroi.

Un automatisme devra être instauré, évitant pour les requérants une lourdeur administrative démesurée.

Ainsi la prolongation et le renouvellement devrait selon la CSL s'opérer, sauf motifs impérieux contraires, automatiquement dès l'arrivée à échéance du premier titre.

L'initiation et la démarche n'incombant plus aux personnes concernées, celles-ci seront simplement informées quant à l'échéance de leur titre et seront par ailleurs appelées en temps utile par l'administration compétente à participer aux cours de SATP refresher.

**23.** A ce titre, notre Chambre revendique impérativement l'instauration d'un dispositif réglementaire consacrant explicitement une **dispense de travail** au profit des personnes concernées en vue de leur participation auxdits **cours SATP refresher**. La même remarque relative à la consécration explicite d'une dispense de travail s'impose également pour le cours SATP devant obligatoirement être suivi avant la première délivrance du titre de circulation aéroportuaire (art 8 (1) du présent projet de règlement grand-ducal).

**24.** Pour le cas où l'initiative de la démarche administrative devrait néanmoins rester impartie aux titulaires de l'autorisation d'accès, notre chambre professionnelle demande à prévoir dans le futur texte au moins 6 mois avant la date limite d'introduction de la demande une information du détenteur de la carte quant à l'échéance prochaine de son titre d'accès.

**25.** La même remarque quant à l'extension de la durée de validité (de 5) à 10 ans vaut pour le laissez-passer pour véhicules, alors que ce titre est l'accessoire du titre de circulation de la personne ayant un intérêt légitime d'accéder avec son véhicule à l'enceinte aéroportuaire.

**26.** La Chambre des salariés émet des réserves quant à la notion et à la procédure de **vérification des antécédents** (art 12.3. du présent projet de règlement grand-ducal & toutes les autres références dudit texte à cette notion).

Notre Chambre s'oppose à l'étendue des investigations telles que projetées par le libellé de ladite procédure de vérification des antécédents.

En effet, de l'avis de la Chambre des salariés, se pose la question de savoir si l'objectif de sûreté poursuivi justifie une telle atteinte à la vie privée des personnes visées pour ce qui concerne notamment toute sorte d'information administrative recherchée et plus particulièrement les investigations poussées sur les éventuelles lacunes du curriculum vitae au cours des cinq dernières années précédant la demande de délivrance d'une autorisation d'accès à l'aéroport de Luxembourg.

Notre chambre professionnelle estime que des investigations justifiées et proportionnées sur base du casier judiciaire des personnes en cause devraient suffire pour atteindre les buts recherchés et demande par conséquent d'éliminer la collecte de renseignements sur les lacunes au cours des cinq dernières années.

**27.** Dans cet ordre d'idées, la Chambre des salariés est d'avis que la **dispense concernant les fonctionnaires d'Etat** (article 12.2., 2° alinéa) ne saurait se justifier que pour les points relatifs au timbre de chancellerie et pour la consignation de la somme de 50 euros pour la remise du titre de circulation, à l'exclusion des exigences relatives à l'extrait récent du casier judiciaire (point 9) et les renseignements sur les emplois et les études (point 10), qui devraient être indistinctement applicables à tout demandeur/titulaire d'une autorisation d'accès à l'aéroport de Luxembourg.

**28.** La Chambre des salariés demande encore à **remplacer** dans le texte du futur règlement grand-ducal l'expression « **usage non conforme** » par « **usage illicite** ».

**29.** Concernant les mesures restrictives à l'autorisation d'accès, la Chambre des salariés dénonce le caractère absolument flou de l'expression « est dépourvu du sens de responsabilité requis » (art 13 a) in fine du présent projet de règlement grand-ducal), laissant grandement la porte ouverte à l'arbitraire. Il en est de même de l'appréciation du « risque pour la sécurité aérienne du fait de son comportement » (art 13, h) du présent projet de règlement grand-ducal), **notion qui devrait être davantage explicitée et assortie de mécanismes de garantie contre l'arbitraire.**

**30.** En ce qui concerne la **composition de la commission spéciale d'accès à l'aéroport** (article 14, [3] du présent projet de règlement grand-ducal), la Chambre des salariés exige le rajout d'un représentant du Ministère de la Justice ainsi que d'un représentant de la Chambre des salariés (CSL).

**31.** Notre Chambre estime également utile de permettre via le futur texte de règlement grand-ducal la présence d'un membre de la structure de représentation des salariés (délégation du personnel, membre du comité mixte) en vue de l'**assistance** de l'intéressé lors de sa comparution devant la CSAA (article 14, [7] du présent projet de règlement grand-ducal).

**32.** La CSL sollicite l'indication explicite dans le texte du futur règlement grand-ducal (notamment aux articles 13 et 14) des voies et délais de recours.

**33.** En vue d'une bonne organisation des visites guidées, notre Chambre propose un **nombre maximum de 18 visiteurs** titulaires d'une autorisation d'accéder aux zones de sûreté (art 20 du présent projet de règlement grand-ducal), devant nécessairement être encadrés en vertu des exigences de l'article 11 dudit projet par 3 personnes accompagnatrices.

**34.** La Chambre des salariés soulève finalement certains **problèmes de mise en œuvre pratique** du système règlementant l'accès à l'aéroport.

Notre chambre professionnelle revendique la prise en considération explicite à travers le présent texte de la **situation des salariés** occupés dans l'enceinte aéroportuaire.

La CSL demande plus particulièrement pour les salariés de l'aéroport un mécanisme spécifique en ce qui concerne le contrôle qui leur est appliqué au cours de la journée de travail. Ces salariés devraient, de l'avis de la CSL, faire partie de la liste des personnes pouvant bénéficier dans le cadre de l'article 25 du présent projet de règlement grand-ducal d'une exemption aux contrôles de sûreté à l'entrée des différentes zones de sûreté. Ces salariés pourront dès lors accomplir leurs missions sans trop de perturbations ni trop de pertes inutiles de temps, des contrôles de nature sporadique restant possibles à leur égard.

En ce qui concerne l'accès à l'aéroport d'**autres catégories de personnes** (qui ne sont pas des salariés), **dont notamment le personnel technique**, au service duquel il est souvent fait appel de manière temporaire, et dont les personnes concernées disposent en pratique d'un laissez passer journalier pour la durée de leur intervention, il conviendrait, de l'avis de la Chambre des salariés, de leur appliquer un régime spécifique en termes d'accompagnement, alors que ces personnes ne sauraient être minutieusement encadrées tout au long de la journée de mission pour l'ensemble de leurs gestes. En effet, la disposition en vertu de laquelle d'après le présent texte « *Le titulaire d'un laissez-passer journalier est accompagné «côté piste», lors de l'entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé ou parties critiques et pendant tout le séjour à l'intérieur des mêmes zones, par une personne titulaire d'un titre de circulation aéroportuaire y donnant droit* » risque d'être impraticable et comporte par ailleurs une charge excessive en termes de responsabilité pour la personne accompagnatrice.

Afin de parer à ces obstacles, la CSL revendique l'adjonction formelle dans le texte final du règlement grand-ducal de dispositions reflétant l'obligation à charge de l'employeur de permettre à ses salariés d'exécuter effectivement et utilement cette mission d'accompagnement, les mettant explicitement à l'abri de sanctions et de représailles, lorsqu'ils sont contraints de justifier un refus de travail par la priorité liée à l'obligation d'accompagnement.

\* \* \*

Sous réserve des remarques formulées dans le présent avis, notre Chambre marque son accord au projet de règlement grand-ducal cité sous rubrique.

---

Luxembourg, le 7 septembre 2012

Pour la Chambre des salariés,

La direction



René PIZZAFERRI



Norbert TREMUTH

Le président



Jean-Claude REDING

L'avis a été adopté à l'unanimité.