

Objet : Projet de règlement grand-ducal relatif à la sûreté de l'aviation civile et aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg. (5314CCL)

*Saisine : Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
(24 juillet 2019)*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet d'adapter les dispositions nationales en vigueur en matière de sûreté de l'aviation civile et d'accès à l'aéroport suite à l'adoption d'un règlement d'exécution (UE) 2019/103 de la Commission du 23 janvier 2019 modifiant le règlement (UE) 2015/1998 en ce qui concerne la clarification, l'harmonisation et la simplification ainsi que le renforcement de certaines mesures de sûreté aérienne spécifiques (ci-après le « Règlement (UE) 2019/103 » et le « Règlement (UE) 2015/1998 modifié »).

Le Projet vise principalement à renforcer les contrôles relatifs au personnel ayant accès au site de l'aéroport, notamment par l'intermédiaire d'une nouvelle procédure de vérification par les autorités (et non plus par l'employeur) des antécédents des titulaires de cartes d'identification aéroportuaires et des personnes pour la mise en œuvre des contrôles d'accès ou d'autres contrôles de sûreté¹. En fonction des accès requis, une personne pourra être soumise à une vérification des antécédents ordinaire (valable pour 3 ans maximum), ou renforcée qui, en plus de la vérification ordinaire, tiendra également compte des informations des services de renseignement et de toute autre information pertinente dont les autorités nationales compétentes disposent et estiment qu'elles peuvent présenter un intérêt, et dont la validité ne dépassera pas 12 mois.

Ce renforcement des contrôles s'accompagne d'une modification en profondeur des procédures d'octroi des titres de circulation aéroportuaires (ci-après les « TCA ») et autres laissez-passer nécessaires pour accéder aux différentes zones de sécurité aéroportuaires.

Au niveau national, les conditions d'accès à l'aéroport sont actuellement régies par le règlement grand-ducal du 24 février 2016 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables (ci-après, le « Règlement grand-ducal du 24 février 2016 »). Ce règlement, qui a vocation à être abrogé par le Projet, fixe les règles applicables aux zones de sécurité aéroportuaires, les différents documents d'accès (au nombre desquels figurent notamment les TCA et les différents types de laissez-passer), ainsi que les procédures entourant l'octroi ou le refus des différents types de TCA, le contrôle des accès ainsi que les contrôles de sûreté. Les modalités d'application des dispositions du Règlement grand-ducal du 24 février 2016 sont fixées dans le plan de sûreté aéroportuaire (ci-après le « PSA »).

Résumé synthétique

La Chambre de Commerce attache une importance toute particulière à la nécessité de disposer de mesures de sûreté efficaces devant garantir la sécurité du personnel et des clients des entreprises ayant accès à l'aéroport.

¹ Voir, dans ce sens, l'exposé des motifs, p.12 et les articles 13 et 14 du Projet.

Elle regrette cependant que certaines modifications envisagées par les auteurs en ce qui concerne les documents d'accès, et plus particulièrement le laissez-passer journalier, soient incompatibles avec le mode de fonctionnement actuel des opérateurs agissant sur le site de l'aéroport. **En effet, le Projet envisage de limiter strictement le nombre de laissez-passer journaliers à 7 par mois et par personne. En l'absence de procédure alternative visant à régir les situations actuellement gérées grâce au recours aux laissez-passer journaliers, la Chambre de Commerce se voit contrainte de s'opposer à ce choix qui priverait les entreprises de la main-d'œuvre nécessaire à l'exercice de leurs activités. Il est impératif qu'une solution alternative soit recherchée de concert entre les autorités et les opérateurs économiques de l'aéroport, notamment pour les personnes en attente de délivrance d'un TCA et que le Projet soit modifié dans ce sens.**

Quant aux délais encadrant la demande de laissez-passer journalier, la Chambre de Commerce se voit contrainte de demander à ce que **la condition de demande d'un laissez-passer journalier « au moins 24 heures en avance »² soit modifiée étant donné qu'une telle condition est, en l'état actuel des choses, incompatible avec les procédures et les méthodes de travail des différents opérateurs de l'aéroport.**

En raison de l'envergure des changements envisagés dans le Projet, et du fait que les moyens techniques, organisationnels et humains permettant l'implémentation de ces mesures ne sont pas disponibles actuellement, la Chambre de Commerce demande que le Projet soit assorti d'un délai d'entrée en vigueur différé afin de permettre aux opérateurs économiques du secteur de prendre les mesures nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures. Dans la droite ligne de l'article 2 du Règlement (UE) 2019/103, la Chambre de Commerce propose d'insérer un nouvel article dans le Projet visant à différer sa date d'entrée en vigueur au 31 décembre 2020.

De manière plus ponctuelle, ensuite, la Chambre de Commerce suggère plusieurs modifications du Projet. Elle invite notamment les auteurs à **autoriser le déclassement de zones prévue à l'article 4 du Projet « pour des raisons exceptionnelles »**, et à étendre la durée d'autorisation de la Direction de l'Aviation Civile de 48 à 72 heures afin de tenir compte de la possibilité que se déroulent des événements exceptionnels du type manifestations aériennes ou journées de l'aéronautique dans différentes zones de l'aéroport.

Au vu de l'ampleur des chantiers planifiés pour les années à venir et en particulier la rénovation de la piste, la Chambre de Commerce invite les auteurs à reprendre l'article 33 du Règlement grand-ducal du 24 février 2016 – supprimé dans le Projet – qui offre **la possibilité de recourir à des mesures dérogatoires en ce qui concerne les chantiers dans la zone de l'aéroport.**

De manière générale, lorsque cela est rendu nécessaire par la technicité de la matière, la Chambre de Commerce invite également les auteurs à **compléter le Projet afin de prévoir la possibilité d'apporter les précisions nécessaires à son exécution dans le PSA.**

Si la Chambre de Commerce approuve les dispositions ayant pour objet le renforcement des conditions d'accès à l'aéroport, elle ne peut pas approuver la suppression pure et simple de toute méthode d'accès aux différentes zones de sûreté pour les personnes en attente d'octroi d'un TCA et enjoint les auteurs de proposer une solution alternative viable pour les opérateurs économiques concernés.

* * *

² Projet d'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 3

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis dans sa forme actuelle.

Appréciation du projet de règlement grand-ducal :

	Incidence
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	-
Impact financier sur les entreprises	- - ³
Transposition de la directive	+
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	n.d.
Développement durable	n.a.

Appréciations :	++	:	très favorable
	+	:	favorable
	0	:	neutre
	-	:	défavorable
	--	:	très défavorable
	n.a.	:	non applicable
	n.d.	:	effet non-déterminable

Considérations générales

En ce qui concerne tout d'abord le statut du texte soumis à l'analyse de la Chambre de Commerce, celle-ci constate certaines incohérences laissant douter de son statut exact d' « *avant-projet de règlement grand-ducal* » ou de « *projet de règlement grand-ducal* ». **Etant donné que ce texte a été transmis à la Chambre de Commerce avant d'avoir été discuté avec les opérateurs économiques du secteur, la Chambre de Commerce espère qu'il s'agit d'un avant-projet destiné à faire encore l'objet de discussions et à être modifié afin de remplir dans les meilleures conditions les objectifs de sécurité recherchés, tout en tenant compte de la réalité économique et organisationnelle des opérateurs sur le terrain.**

Avant tout commentaire sur le fond du Projet, la Chambre de Commerce souhaite rappeler l'importance qu'elle attache à la nécessité de disposer de mesures de sûreté efficaces devant garantir la sécurité du personnel et des clients des entreprises concernées par le Projet et, par conséquent, la pérennité de leurs activités et de leurs responsabilités économiques, commerciales et sociales.

Pour rappel, en 2018, plus de 4 millions de passagers ont transité par l'aéroport de Luxembourg, soit une augmentation équivalent à 12% par rapport à 2017. Le secteur du fret a lui atteint les 957.000 tonnes en 2018, correspondant à une croissance de 2% par rapport à 2017.

Les plus de 80 destinations atteignables par vol direct, dont sept nouvelles destinations raccordées en 2018, facilitent notamment les échanges commerciaux et touristiques et constituent un avantage pour le pays. D'ailleurs, l'aéroport constitue un facteur déterminant dans la prise de décision à l'investissement.

³ A court et moyen terme, les restrictions à l'usage du laissez-passer journalier et l'absence de solution alternative est susceptible d'engendrer un impact sévère sur les opérateurs du secteur (cf commentaire sous l'article 6).

L'aéroport employait 269 personnes en 2018. Mais si l'on prend en compte les services présents sur l'aéroport (restauration, sécurité, propreté...), autrement dit, les impacts économiques direct, les sous-traitants (impacts économiques indirects) et les effets induits (la réinjection des revenus distribués par l'activité directe et indirecte), une étude révèle qu'environ 24.170 emplois sont liés à l'aéroport. L'activité économique de l'aéroport expliquerait environ 5% du PIB annuel du pays.

Nécessité de prévoir la mise en place d'un délai d'entrée en vigueur différé

En raison de l'envergure des changements envisagés dans le Projet, et du fait que les moyens techniques, organisationnels et humains permettant l'implémentation de ces mesures ne sont pas disponibles en l'état actuel des choses, **la Chambre de Commerce demande que le Projet soit assorti d'un délai d'entrée en vigueur différé afin de permettre aux opérateurs économiques du secteur de prendre les mesures nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures.**

Dans la droite ligne de l'article 2 du Règlement (UE) 2019/103, la Chambre de Commerce propose d'insérer un nouvel article dans le Projet visant à différer sa date d'entrée en vigueur au 31 décembre 2020.

Accès aux chantiers (article 33 du Règlement grand-ducal du 24 février 2016)

Les mesures de sécurité applicables aux chantiers à l'aéroport font actuellement l'objet d'un article spécifique (article 33 du Règlement grand-ducal du 24 février 2016), dont le maintien est nécessaire au regard des chantiers de grande ampleur planifiés pour les années à venir et en particulier la rénovation de la piste.

La Chambre de Commerce invite dès lors les auteurs à compléter le Projet par un article supplémentaire, libellé comme suit : « **Le déroulement de chantiers à l'aéroport peut donner lieu à d'autres mesures compensatoires applicables en matière de contrôle d'accès et de contrôles de sûreté telles que prévues dans le cadre du présent règlement à condition que lesdites mesures garantissent le même niveau de sûreté et de sécurité que les mesures qui sont applicables habituellement. Les modalités afférentes à de telles procédures spécifiques sont établies au PSA** ».

Commentaire des articles

Article 2 - Zones de sûreté aéroportuaires et titres de circulation aéroportuaires associés

Le projet d'article sous analyse prévoit la division de l'aéroport en zones accessibles au public et en zones à accès limité, lesquelles sont elles-mêmes classées en fonction du degré de sûreté requis pour y accéder. Les modalités d'accès ainsi que le type de TCA requis pour chacune de ces zones sont également visés à cet article.

En ce qui concerne l'**article 2, paragraphe 6 du Projet**, la Chambre de Commerce s'interroge quant à la **signification de la notion de « secteurs »** et invite les auteurs à apporter les précisions nécessaires, ou bien à compléter le projet d'alinéa comme suit et à apporter ces précisions dans le PSA : « *le TCA de couleur verte indique les secteurs auxquels le titulaire est habilité à accéder, **comme précisé au PSA*** ».

Le même commentaire peut être formulé en ce qui concerne **la référence faite à une « séance d'information » à l'article 2, paragraphe 7 du Projet**. Faute de faire l'objet d'une

description suffisante de la séance d'information visée, il serait au minimum nécessaire de compléter ce projet d'alinéa comme suit et d'apporter les précisions nécessaires dans le PSA : « *Avant d'obtenir un TCA de couleur bleue, le requérant doit avoir suivi une séance d'information sur les mesures de sûreté applicables à la zone de sûreté nationale, **comme précisé au PSA** ».*

Afin d'assurer une certaine cohérence, la Chambre de Commerce invite également les auteurs à compléter le **projet d'article 2, paragraphe 9** de la façon suivante : « *La mise en œuvre technique des mesures de sûreté telles que prévues par la législation européenne **et nationale** ainsi que les modèles des TCA sont précisées au PSA ».*

Article 4 - Classification et déclassification des zones de sûreté

Le projet d'article sous analyse prévoit que l'adoption d'un règlement ministériel permet la classification et la déclassification des zones de sûreté. Il peut cependant être dérogé à ce principe « *[e]n cas d'urgence* » (article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 2).

La Chambre de Commerce regrette que le recours au seul critère de l'urgence ne permette pas les **demandes de déclassement de durée limitée pour des raisons de type évènementiel ou équivalent** qui représentent une réelle importance pour la promotion du site aéroportuaire et de ses activités. Tel est le cas par exemple des journées portes ouvertes de l'aviation sportive qui ont régulièrement fait l'objet d'autorisations par le passé. Cette possibilité est actuellement couverte par l'article 2.7, paragraphe 4 du Règlement grand-ducal du 24 février 2016⁴.

Dans ce sens, il serait également utile de porter la durée maximale de l'autorisation de la Direction de l'aviation civile (ci-après la « DAC ») de 48h à 72 heures afin de faciliter l'organisation de la classification-déclassification lors d'évènements se déroulant sur 2 jours.

Afin de laisser une marge de manœuvre suffisante à la DAC et aux différents acteurs présents à l'aéroport, la Chambre de Commerce suggère que les alinéas 2 et 3 du projet d'article 4, paragraphe 1^{er} soient complétés comme suit :

*« En cas d'urgence, pour des raisons liées au maintien de la sûreté aérienne, **ou pour des raisons exceptionnelles de nature événementielle dûment motivées**, la [DAC] peut [...] classer ou déclasser des zones de l'aéroport.*

*Au-delà d'une durée de **48-72** heures, cette décision doit être confirmée par le ministre [...]. »*

Article 6 - Laissez-passer journalier

De manière générale, et avant tout autre développement concernant ce projet d'article, la Chambre de Commerce soutient l'initiative des auteurs visant à limiter les abus d'usage du laissez-passer journalier, ainsi que la mise en place d'un délai d'obtention visant à améliorer la gestion des demandes.

La Chambre de Commerce interpelle cependant les auteurs quant au fait que les modifications envisagées dans le projet d'article sous analyse ne sont pas compatibles

⁴ Cet article prévoit que : « A l'exception des cas d'urgence, les demandes de déclassement sont sujettes à une autorisation préalable de la Direction de l'Aviation Civile. Les demandes afférentes sont à introduire auprès de la Direction de l'Aviation Civile au plus tard deux mois avant le déroulement de l'évènement. » (souligné par le Chambre de Commerce).

avec le mode de fonctionnement actuel des acteurs du système et qu'elles constituent un changement crucial devant faire l'objet de discussions préalables avec les opérateurs impliqués. Elle regrette l'absence de prise en considération suffisante des moyens techniques, organisationnels et humains actuels à disposition des opérateurs du secteur et elle s'inquiéterait des conséquences de l'entrée en vigueur d'une telle disposition pour leur activité en l'absence de toute modification.

I. Limitation du nombre de laissez-passer journaliers : nécessité de penser une alternative exigeante du point de vue de la sécurité et économiquement viable pour les opérateurs (article 6, paragraphe 1^{er})

Le projet d'article 6, paragraphe 1^{er}, est rédigé comme suit :

« (1) Le laissez-passer journalier, valable pour une durée maximale de 24 heures, peut être délivré aux personnes exerçant à titre exceptionnel une activité à l'aéroport, par Lux-Airport.

Sauf raisons exceptionnelles dûment motivées, ce laissez-passer journalier ne peut être délivré à la même personne qu'au maximum 7 fois par mois.

Sauf en cas d'urgence, la demande en obtention d'un laissez-passer journalier doit se faire au moins 24 heures en avance ».

a. Impact critique de la limitation à 7 laissez-passer journaliers par mois

En l'absence d'autre possibilité offerte aux opérateurs dans le texte du Projet, le laissez-passer journalier constitue l'unique possibilité d'obtenir un laissez-passer pour les personnes travaillant dans les différentes zones de sûreté mais ne bénéficiant pas d'un TCA.

Or, **l'obtention d'un TCA** constitue l'aboutissement d'une procédure complexe qui nécessite notamment une décision concernant la vérification des antécédents par le ministère de la sécurité intérieure. Dans les faits, cette procédure **aboutit généralement au terme d'un délai de 3 à 5 mois**.

En termes d'emploi, cela signifie que les entreprises dont les activités requièrent un accès aux zones de sûreté de l'aéroport doivent pouvoir avoir recours à une procédure temporaire en attendant l'aboutissement de la demande de TCA. **Actuellement, les entreprises ont recours aux laissez-passer journaliers afin de permettre à leur personnel de travailler pendant la période d'attente d'un TCA.** Le recours à ce type de laissez-passer vise tous types de personnes nécessitant un accès aux zones de sûreté, y compris notamment : les salariés ayant signé un contrat à durée déterminée ou indéterminée, les intérimaires, les stagiaires, les apprentis, ou encore les consultants externes.

Dans ces circonstances, et en l'absence d'alternative négociée avec les opérateurs économiques de la zone aéroportuaire, **la limitation pure et simple du nombre de laissez-passer journaliers à 7 par mois, telle que prévue dans le projet d'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, aurait un impact hautement critique à court terme** pour les entreprises concernées.

Afin d'éviter de priver les entreprises de la main d'œuvre nécessaire à leur activité, **il est impératif de modifier la disposition sous analyse, ou de l'assortir d'une procédure alternative permettant à la fois de permettre aux entreprises de recourir à la main d'œuvre nécessaire à leurs activités, tout en respectant scrupuleusement les exigences de sûreté et de sécurité de l'aviation civile, inhérentes à toute activité dans les zones aéroportuaires.**

b. Des délais d'octroi inadaptés

Bien que répondant à une volonté légitime d'amélioration de la gestion des demandes, la condition de demande d'un laissez-passer journalier « *au moins 24 heures en avance* »⁵ est, en l'état actuel des choses, incompatible avec les procédures et les méthodes de travail des différents opérateurs de l'aéroport.

A titre d'exemple, le respect de ce délai est incompatible avec le recours au travail intérimaire pour l'exercice des activités de cariste et de manutentionnaire. En effet, pour ce type d'activités, les besoins ne peuvent pas être identifiés plus de 24 heures à l'avance et, dans l'hypothèse où cela aurait été possible, l'identité exacte des intérimaires est susceptible de changer jusqu'à un moment très rapproché de la prise de poste en fonction des intérimaires disponibles. **L'application stricte d'une telle disposition aurait pour conséquence l'impossibilité pure et simple pour les entreprises d'avoir recours au travail intérimaire.**

Dans ces conditions, et au vu de l'impossibilité opérationnelle de mettre en œuvre une telle disposition en l'état actuel de fonctionnement des entreprises sans porter un coup sévère aux entreprises du secteur, **il est impératif que cette disposition soit modifiée afin de tenir compte des impératifs des opérateurs économiques en question.**

c. Nécessité de programmer une entrée en vigueur différée du Projet

Eu égard à l'ampleur du changement envisagé, la Chambre de Commerce demande avec insistance d'assortir le Projet dans son ensemble, sinon au moins le projet d'article 6, d'une date d'entrée en vigueur différée. Une entrée en vigueur le 31 décembre 2020 permettrait aux opérateurs de prendre leurs dispositions afin de minimiser l'impact économique et organisationnel du Projet⁶.

II. Nécessité de préciser les termes du projet d'article 6

Plusieurs notions utilisées dans le projet d'article sous analyse nécessitent d'être clarifiées afin de permettre leur bonne application et d'éviter une trop grande insécurité juridique dans leur application par les opérateurs économiques du secteur.

Tout d'abord, la Chambre de Commerce invite les auteurs à **préciser la notion de « raisons exceptionnelles dûment motivées »** susceptible de justifier qu'un laissez-passer journalier puisse être délivré à la même personne plus de 7 fois par mois⁷. Il est également nécessaire que les modalités d'une telle demande soient précisées, notamment en ce qui concerne la détermination du service compétent pour traiter de telles demandes, les modalités de traitement de ces demandes, ainsi que le délai de réponse.

La Chambre de Commerce invite aussi les auteurs à apporter plus de précisions concernant : (i) **la notion de « cas d'urgence »** visée à l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, permettant d'adresser une demande d'obtention d'un laissez-passer journalier moins de 24 heures en avance, et (ii) **la notion de « pièce d'identité officielle »** visée à l'article 6, paragraphe 3.

⁵ Projet d'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 3

⁶ L'article 2 du Règlement 2019/103 prévoit que certaines dispositions s'appliqueront seulement à partir du 31 décembre 2020.

⁷ Projet d'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 2. Voir également, dans ce sens, le commentaire sous le projet d'article 8.

A défaut de préciser ces notions dans le Projet lui-même, il serait judicieux de compléter le projet d'article 6 sous analyse d'un paragraphe « **(5) La mise en œuvre des laissez-passer journaliers ainsi que les modèles sont précisés au PSA.** ».

III. La dématérialisation du registre d'accompagnement (article 6, paragraphe 4)

Du fait de la dématérialisation du registre d'accompagnement, la Chambre de Commerce suggère que le paragraphe 4 du projet d'article soit reformulé comme suit :

« (4) L'identité du titulaire du laissez-passer journalier et de son accompagnateur ainsi que les heures d'entrée et de sortie sont consignées ~~dans un répertoire tenu au point d'entrée des zones de sûreté aéroportuaires par Lux-Airport~~ ».

Cette disposition pouvant également être complétée par la formule « **comme précisé au PSA** ».

Article 7 - Les visiteurs et la presse

Le projet d'article sous analyse prévoit la possibilité pour « les visiteurs ainsi que les membres de la presse désirant procéder à des prises de vues » d'obtenir un laissez-passer journalier, sous condition d'une autorisation spécifique préalable de la Police grand-ducale.

Etant donné que ni l'exposé des motifs, ni le commentaire des articles ne permettent de déterminer avec précision si seuls les membres de la presse désireux de procéder à des prises de vue sont visés par ce texte, la Chambre de Commerce suggère que le projet d'article 7 soit modifié comme suit :

« Les visiteurs, ~~ainsi que~~ les membres de la presse, **ainsi que les personnes désirant procéder à des prises de vues professionnelles peuvent se voir délivrer [...]** »

Article 8 - Le laissez-passer zone délimitée

Le projet d'article sous analyse prévoit la possibilité, pour le responsable sûreté de chaque entité présente dans les zones délimitées, de délivrer un « laissez-passer zone délimitée » valable pour une durée maximum de trois mois, et renouvelable au maximum 7 fois par mois.

Comme elle a également eu l'occasion de le faire dans son commentaire du projet d'article 6, ci-dessus, la Chambre de Commerce note que la nouvelle procédure relative aux laissez-passer journaliers nécessite des changements importants de la part des opérateurs qui doivent s'organiser et adapter leur procédures et manières de travail. Dès lors, elle suggère que **l'entrée en vigueur de telles mesures soit assortie d'un délai d'application suffisant. Une entrée en vigueur le 31 décembre 2020 permettrait ici aussi aux opérateurs de prendre leurs dispositions afin de minimiser l'impact économique et organisationnel d'une telle disposition.**

Comme pour l'article 6 du Projet, la Chambre de Commerce invite également les auteurs à **préciser la notion de « raisons exceptionnelles dûment motivées »** susceptible de justifier qu'un laissez-passer journalier puisse être délivré à la même personne plus de 7 fois par mois. Elle suggère également de modifier le paragraphe 2 afin de tenir compte de la dématérialisation des registres, comme suit : « (2) L'identité du porteur et de son accompagnateur ainsi que les heures d'entrée et de sortie sont consignées ~~dans un répertoire tenu aux postes d'entrée aux zones délimitées par Lux-Airport~~ ».

Afin de permettre une description plus technique des outils dans le PSA, la Chambre de Commerce invite enfin les auteurs à compléter le projet d'article sous analyse par le paragraphe suivante : « **(3) La mise en œuvre des laissez-passer journaliers ainsi que les modèles sont précisés au PSA.** »

Article 9 - Le laissez-passer pour véhicule

Comme elle l'a déjà fait pour plusieurs projets d'articles, la Chambre de Commerce suggère de modifier le projet d'article 9, paragraphe 2, alinéa 2 comme suit :

*« Il relève du responsable sûreté de chaque entité présente dans les zones délimitées de s'assurer de l'inscription de chaque titulaire d'un tel laissez-passer ainsi que des heures d'entrées et de sortie dans un répertoire tenu au point d'entrée des zones délimitées **ou sont consignées d'une manière centrale, comme précisé au PSA** ».*

Article 10 - Laissez-passer spécial pour la Police grand-ducale

Le projet d'article sous analyse concerne les laissez-passer spécifiques pour la Police grand-ducale. Etant donné que cette exemption vise actuellement uniquement les laissez-passer journaliers pour personnes et pour véhicules, qu'elle ne concerne pas les laissez-passer longue durée pour véhicules⁸, et que l'exposé des motifs du Projet ne mentionne aucune volonté de modification de la procédure à cet égard, la Chambre de Commerce invite les auteurs à modifier l'article sous analyse de la façon suivante :

*« La Police grand-ducale est exemptée des articles 6 et 9 **paragraphes 2 et 3** et pourra établir des laissez-passer spécifiques et laissez-passer spécifiques pour véhicules à son propre compte. Les modalités de ces laissez-passer spécifiques sont précisées au PSA. »*

Article 13 - Vérification des antécédents

Le projet d'article sous analyse détermine les différents aspects des demandes de vérification des antécédents par le ministre ayant dans ses attributions la Police grand-ducale.

Concernant le paragraphe 2 relatif aux modalités de la demande de vérification des antécédents, la Chambre de Commerce s'étonne que, contrairement à la demande de renouvellement qui « *doit être introduite au moins trois mois avant la fin de validité de la vérification des antécédents actuelle* »⁹, un délai concernant le dépôt, et par conséquent la durée de traitement d'une demande initiale de vérification, ne soit pas fixé par le Projet.

Afin d'assurer le bon fonctionnement du système, la Chambre de Commerce invite les auteurs à compléter le projet d'article 13, paragraphe 2 par un alinéa 5 stipulant que : « **Les opérateurs assurent le suivi des dates d'expiration des vérifications des antécédents de leurs employés** ».

Article 16 - Demande en obtention d'un TCA

Le projet d'article sous analyse prévoit les modalités d'obtention d'un TCA.

Soucieuse d'assurer à ses ressortissant un cadre légal à la fois évolutif et respectueux de leurs méthodes de travail, **la Chambre de Commerce souhaite rappeler sa vive inquiétude au vu de l'inadéquation entre la procédure envisagée et le fait que les moyens techniques, organisationnels et humains permettant l'implémentation de telles mesures par les opérateurs du secteur aéroportuaire ne sont purement et simplement**

⁸ Article 5.1 du Règlement grand-ducal du 24 février 2016

⁹ Projet d'article 13, paragraphe 2, alinéa 2

pas disponibles à ce jour. Etant donné que cette disposition est de nature à avoir des conséquences dommageables pour tous les opérateurs de l'aéroport qui doivent s'organiser et adapter leur procédures et manières de travail en vue de faire face à ce changement crucial, **la Chambre de Commerce insiste sur le fait qu'il est impératif d'assortir cette disposition d'un délai d'entrée en vigueur suffisant qui ne saurait être inférieure à la date du 31 décembre 2020.**

En ce qui concerne plus particulièrement la condition de présentation d'un certificat attestant la réussite à un cours SATP¹⁰ lors de la demande d'obtention d'un TCA¹¹, la Chambre de Commerce note que cette exigence ne correspond pas intégralement à l'obligation de formation prévue au point 11.2 de l'annexe au Règlement (UE) 2015/1998 modifié¹² et elle invite les auteurs à compléter cette disposition comme suit :

« 7° un certificat attestant la réussite à un cours SATP *ou à une formation spécifique pour les personnes qui effectuent des contrôles de sûreté ou à une formation spécifique pour les personnes qui supervisent directement les personnes qui effectuent des contrôles de sûreté ou à une formation spécifique destinée aux personnes assumant une responsabilité générale au niveau national ou local en relation avec le respect de toutes les dispositions légales applicables dans le cas d'un programme de sûreté et de sa mise en œuvre ou à une qualification des instructeurs* ; »

En l'absence de paragraphe 2 dans ce projet d'article, la Chambre de Commerce invite également les auteurs à supprimer l'indication d'un paragraphe **(4)**.

Article 19 - Exemptions au contrôle d'accès

Le projet d'article sous analyse prévoit qu' « *une personne dûment autorisée à cet effet* » peut exempter de contrôle d'accès les personnes en charge de certaines urgences (médicales, service incendie, etc.).

Afin d'assurer une meilleure sécurité juridique, la Chambre de Commerce invite les auteurs à apporter les précisions nécessaires à cette disposition, sinon du moins à la compléter comme suit : « *une personne dûment autorisée à cet effet, **comme précisé au PSA*** ; ».

Article 20 - Exemptions en matière d'inspection/filtrage

Le projet d'article sous analyse établit la liste des personnes dans l'exercice de leurs fonctions qui, accompagnées des objets qu'elles transportent, sont exemptées d'inspection et de filtrage à l'entrée des zones de sûreté aéroportuaires.

La Chambre de Commerce suggère de compléter le projet d'article 20, points 3° et 7°, comme suit :

« 3. Les membres de l'Administration des Douanes et Assises [...] qui sont désignés à cet effet sur base d'une évaluation du risque par l'entité concernée ainsi que leurs véhicules de service, *et, le cas échéant, les animaux avec lesquels ils travaillent* ; [...] »

¹⁰ En application de l'article 1^{er}, point 3°, un cours SATP (security awareness training program) est un cours portant sur la sûreté aéroportuaire.

¹¹ Projet d'article 16, paragraphe 1^{er}, alinéa 2

¹² Point 11.2 de l'annexe au Règlement (UE) 2015/1998 modifié

7. le personnel en charge des urgences médicales, des urgences du service d'incendie, des urgences policières, douanière ou militaires et des urgences humanitaires ainsi que leurs véhicules de service **et, le cas échéant, les animaux avec lesquels ils travaillent** ; »

Article 23 - Disposition abrogatoire

Etant donné que l'article sous analyse vise à abroger le Règlement grand-ducal du 24 février 2016, il y a lieu de compléter l'intitulé du Projet comme suit :

« Projet de règlement grand-ducal relatif à la sûreté de l'aviation civile et aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg **et abrogeant le règlement grand-ducal du 24 février 2016 relatif aux conditions d'accès à l'aéroport de Luxembourg et aux contrôles de sûreté y applicables** ».

Fiche financière

La Chambre de Commerce s'étonne de constater l'absence d'analyse de l'impact des nouvelles procédures de vérification des antécédents : « *Le montant total approximatif futur des recettes générées à travers le présent projet de règlement grand-ducal dépend du nombre des demandes de vérifications des antécédents et des demandes de titres de circulation aéroportuaires prévus par le présent avant-projet. Il est dès à présent difficile de chiffrer les recettes potentielles futures.* »

Étant donné que le transfert des compétences de vérification des antécédents vers l'Administration engendrera nécessairement des coûts pour l'État, notamment en matière de personnel et de formation, la Chambre de Commerce ne peut que regretter l'absence d'analyse de l'impact financier du Projet par les auteurs.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis dans sa forme actuelle.

CCL/DJI