



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 09 juin 2016

#### Ordre du jour :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 3 et 12 mai 2016
2. 6959 Projet de loi modifiant la loi du 18 décembre 2009 relative à la construction de la deuxième phase du Laboratoire National de Santé à Dudelange  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6998 Projet de loi relatif à la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie  
- Désignation d'un rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Présentation des résultats de l'analyse concernant les services de la navigation aérienne
5. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrigh-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Fernand Kartheiser, observateur

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Marc Reiter, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anne Negretti, Madame Carole Schmit, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

M. Pierre Jaeger, de la Direction de l'Aviation civile

M. Claudio Clori-Fugazza, M. John Santurbano, de l'Administration de la navigation aérienne

M. Andrea Drescher, M. Frédéric Müller, de Müller et associés

M<sup>e</sup> Vincent Wellens, avocat à la Cour

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

## **1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 3 et 12 mai 2016**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

## **2. 6959 Projet de loi modifiant la loi du 18 décembre 2009 relative à la construction de la deuxième phase du Laboratoire National de Santé à Dudelange**

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document n°161640 publié sur le courrier électronique en date du 1<sup>er</sup> juin courant.

Suite à cette présentation, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- à la demande du groupe parlementaire CSV, le paragraphe suivant est ajouté à la fin du chapitre II portant sur les considérations générales : « *Reste à noter que dans le contexte de la mise en œuvre du concept de mobilité régionale, il y a lieu de tenir compte de l'afflux supplémentaire de personnel généré par l'extension du LNS et des nouveaux services qui y seront implantés. Du fait qu'à l'heure actuelle, l'IBBL compte déjà 42 employés à elle seule, le risque de l'aggravation des problèmes de trafic aux alentours du site ne pourra être évité que par le biais d'une desserte optimale par des moyens de transport en public et la promotion de la mobilité douce dans la région.* » ;
- l'*Integrated Biobank of Luxembourg* se situe actuellement rue Nicolas-Ernest Barblé où le personnel est logé dans des constructions modulaires préfabriquées ;
- plusieurs questions n'entrant pas directement dans les compétences du Ministère du Développement durable et des Infrastructures (question relative à l'intégration du service de pathologie moléculaire dans la première phase de construction du LNS et non dans la deuxième phase comme prévu par la loi de 2009, question relative à une éventuelle délocalisation du service de la radioprotection dans le nord du pays) devront être clarifiées par le Ministère de la Santé.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

### **3. 6998 Projet de loi relatif à la réalisation de la phase 1 de la route Nouvelle N3 entre la Gare Centrale et le Pôle d'échange Bonnevoie**

Hormis la nomination de Madame Josée Lorsché en tant que Rapportrice du projet de loi, ce point n'a pas été abordé.

### **4. Présentation des résultats de l'analyse concernant les services de la navigation aérienne**

En guise d'introduction, Monsieur le Ministre rappelle les circonstances de la mise à l'ordre du jour du point sous rubrique, et notamment les discussions relatives à une éventuelle délégation vers l'étranger des services de navigation aérienne relatifs au contrôle d'approche. En date du 28 janvier dernier, il avait d'ores et déjà informé les membres de la Commission qu'une demande d'étude de faisabilité avait été introduite auprès de l'entreprise publique autonome belge Belgocontrol et auprès de la société allemande de droit privé DFS Deutsche Flugsicherung GmbH et il s'était engagé à venir présenter à la Chambre des Députés le résultat des études réalisées. A présent, il recadre la discussion dans un contexte global, complexe et multicritère, à savoir :

- la sécurité de l'aéroport, point prioritaire et en évolution permanente ;
- la souveraineté de l'espace aérien à garantir dans le contexte de la communautarisation du ciel européen ;
- la certification de l'aéroport d'ici fin 2017 ;
- l'optimisation économique de l'aéroport ;
- les aspects environnementaux, dont la lutte contre les nuisances sonores et la consommation énergétique ;
- la modernisation des infrastructures techniques ;
- la nécessité de trouver un partenariat de qualité ;
- la sécurisation et la pérennisation des emplois.

Suite à cette introduction, il est procédé à la présentation du document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal. De l'échange de vues subséquent, il peut être retenu ce qui suit :

- Monsieur le Ministre rappelle que la décision d'une éventuelle délégation des services de navigation aérienne relatifs au contrôle aérien d'approche, ainsi que la mise en œuvre de cette décision, une fois qu'elle sera prise, est une compétence du seul pouvoir exécutif et que le pouvoir législatif n'y est aucunement impliqué. Cela étant, dans une volonté de transparence et d'information, il a jugé important de tenir la Chambre des Députés au courant de l'évolution de ce dossier et de l'impliquer dans les discussions. Si plusieurs intervenants remercient Monsieur le Ministre d'avoir adopté une telle démarche, le représentant de la sensibilité politique ADR affirme qu'il entend exercer pleinement son rôle de contrôle politique du Gouvernement ;
- les explications relatives au fait que le Luxembourg continuera à exercer sa souveraineté et gardera le contrôle de son espace aérien (pour les détails exhaustifs de ces

explications, il est renvoyé à la page 4/27 du document annexé) ne convainquent aucunement le représentant de la sensibilité politique *déi Lénk* qui estime qu'il ne s'agit là que d'une interprétation subjective de la problématique ;

- plusieurs membres de la Commission souhaiteraient pouvoir consulter, d'une part, l'entièreté des propositions de Belgocontrol et de la DFS et, d'autre part, la fiche financière y afférente, ceci afin de se forger une opinion objective en la matière. Si Monsieur le Ministre s'engage à fournir à la Chambre des Députés une étude comparative de ces deux propositions<sup>1</sup>, il déclare ne pas être en mesure, pour des raisons de clause de confidentialité, de fournir les études dans leur entièreté ;
- les propositions de Belgocontrol et de la DFS diffèrent sensiblement quant à la durée du contrat (voir page 24/27 du document annexé). En effet, si Belgocontrol propose un contrat à durée indéterminée, la DFS offre au contraire un contrat d'une durée de 10 ans (auxquels s'ajoute un an de transition). Un intervenant s'interroge sur ce point et se demande si la durée limitée de la DFS ne pourrait pas être considérée comme un handicap, en ce sens que les conditions d'un éventuel renouvellement du contrat ne sont à ce jour pas connues. Monsieur le Ministre est d'avis que cet élément est plutôt à considérer comme un avantage car, si le contrat proposé par la DFS pourra bien entendu être prorogé, il pourra être très facilement interrompu au bout de 10 ans en cas de non-satisfaction ;
- interrogé sur une éventuelle perte de compétences nationales au niveau du contrôle d'approche, Monsieur le Ministre concède qu'une délégation de services entraînerait *de facto* une perte de compétences ponctuelle dans ce domaine précis. Ceci n'empêche, d'une part, que des programmes d'échange de personnel pourraient être mis en place et, d'autre part, que les contrats de délégation seraient entamés et finalisés, le cas échéant, par des phases de transition permettant un échange bilatéral de compétences et une continuité indispensable en la matière. En ce sens, la délégation ne devrait pas être considérée comme une perte de compétences mais au contraire comme une opportunité de tirer profit des connaissances pointues et de la qualité du travail d'un partenaire professionnel ;
- suite à une remarque afférente, Monsieur le directeur de l'Administration de la navigation aérienne confirme le besoin important en compétences introuvables sur le marché du travail luxembourgeois (voir page 15/27 du document annexé). Il précise cependant que sa remarque concernant le « manque » de compétences nationales n'est pas à considérer comme dénigrante à l'égard de son personnel, qu'il respecte et en qui il a une totale confiance. C'est malheureusement une réalité à laquelle il faut faire face et pour laquelle il est indispensable de trouver des solutions à court terme ;
- dans ce même contexte, il est fait valoir que la difficulté de recruter du personnel disposant des qualifications nécessaires a d'ores et déjà été évoquée à maintes reprises avec le Ministère de la Fonction publique et de la Réforme administrative et que des concertations ont été organisées entre les différentes administrations concernées afin d'essayer de trouver une solution à cette problématique. Pour autant, à ce jour, aucun résultat concluant n'a pu être trouvé ;
- Monsieur le Ministre précise que des demandes d'étude de faisabilité ont été introduites auprès d'un organisme belge et auprès d'un organisme allemand, d'une part, en raison de leur proximité géographique et, d'autre part, parce que des liens historiques existent à

---

<sup>1</sup> Note du secrétariat : ce comparatif, réalisé par la fiduciaire Müller et Associés, a depuis lors été fourni par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures et publié sur le courrier électronique en date du 16 juin 2016.

la fois avec Belgocontrol (collaboration dans le domaine de l'espace aérien) et avec la DFS (collaboration dans le domaine de la formation). Suite à une question afférente, il précise qu'aucun organisme français n'a été sollicité, ceci malgré la proximité géographique, en raison de l'absence de collaboration antérieure ;

- à un doute émis quant à la subjectivité de la présentation en faveur de la DFS, Monsieur le Ministre exprime effectivement une préférence pour l'organisme allemand en cas de décision de délégation de services. Il donne cependant à considérer que cette préférence est totalement objective et qu'elle n'est pas uniquement basée sur une question financière, mais également sur des critères qualitatifs et sur des critères de synergies au niveau des systèmes de sécurité ;
- plusieurs orateurs soulignent l'importance de préserver à la fois le statut et les perspectives de carrière du personnel. Dans ce contexte, ils regrettent l'existence d'un conflit social avec une partie du personnel et prônent la recherche d'un consensus. Après avoir précisé que ce conflit social n'implique qu'un tout petit pourcentage du personnel, Monsieur le Ministre se déclare prêt au dialogue et regrette que la communication se limite, depuis maintenant plusieurs mois, à l'envoi de communiqués de presse de la part du syndicat en question ;
- actuellement, les contrôleurs aériens luxembourgeois sont titulaires de mono-licences et ne sont donc, par définition, pas polyvalents. Les responsables gouvernementaux estiment pourtant qu'il serait profitable de mettre en place un programme d'interchangeabilité (double, voire triple, licence des agents de contrôle) et regrettent que cette idée ne soit pas soutenue par le syndicat ;
- un intervenant estime qu'il faut garder à l'esprit l'importance de la stabilité sociale au Luxembourg en rappelant que chaque grève des contrôleurs aériens de la DFS sera synonyme de blocage total de l'aéroport national, blocage sur lequel le Luxembourg n'aura aucune influence ;
- l'approche en descente continue est une procédure d'approche qui, comparée aux procédures traditionnelles, a été conçue pour réduire la consommation de carburant et les nuisances sonores en supprimant les « paliers ». Ce type d'approche n'engendre aucun désagrément ou inconfort pour les passagers.

\*

Au terme de cet échange de vues, Monsieur le Ministre précise que les problèmes rencontrés actuellement sont le fait d'un immobilisme passé et qu'il estime irresponsable de ne pas réagir. S'il rejette donc d'emblée l'option de l'attentisme, il est d'avis qu'il existe plusieurs options possibles afin de résoudre la problématique sous rubrique, à savoir :

- la délégation des services de navigation aérienne relatifs au contrôle aérien d'approche vers la DFS,
- la délégation des services relatifs au *Groundcontrol* et le maintien du reste du contrôle du trafic aérien au Luxembourg,
- le maintien de la gestion de la totalité des services du contrôle aérien d'approche au Luxembourg, couplé avec d'inévitables changements quant au statut et au recrutement du personnel,
- la combinaison de plusieurs des options mentionnées ci-dessus.

Il est convenu d'organiser une entrevue avec des responsables de la DFS en date du 14 juillet prochain, ainsi qu'une visite des infrastructures de la DFS situées à Langen en date du 14 septembre prochain. Il est également rappelé que la demande du groupe politique CSV

d'organiser un débat d'orientation en séance plénière au sujet de l'évolution et des stratégies futures de l'aéroport de Luxembourg sera évacuée postérieurement à ces deux réunions.

**5.**            **Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 16 juin 2016 à 9h00.

Luxembourg, le 17 juin 2016

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché



## Evolution des services de l'ANA face aux défis futurs

Commission du Développement  
durable

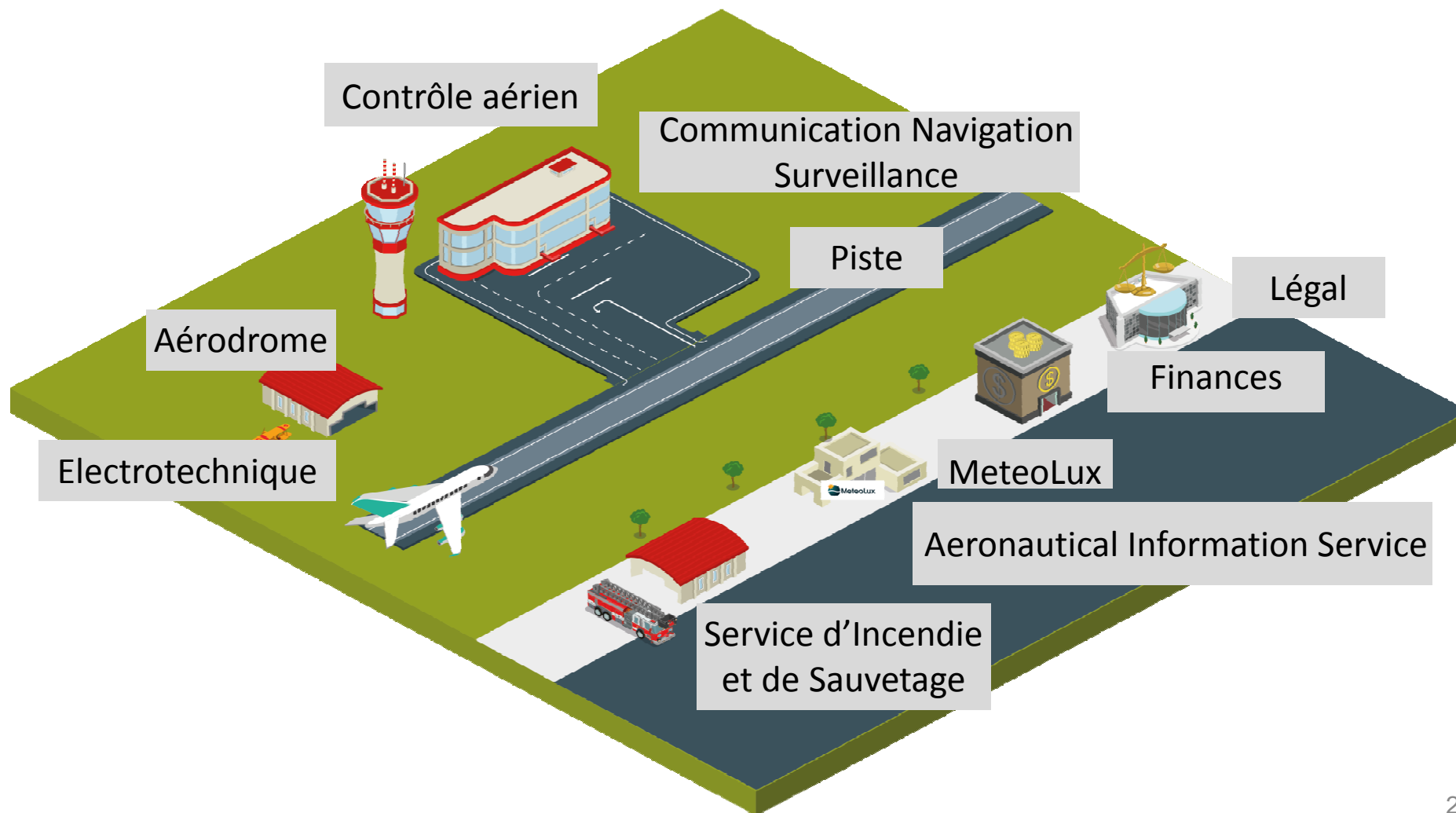


LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Administration de la navigation aérienne



La modernisation concerne l'ensemble des services de l'ANA







## Une stratégie globale

Service	Evolution
	Coopération technico-opérationnelle
	Collaboration nationale avec le HCPN pour le plan d'alerte météo grand public
	Intégration éventuelle dans le nouveau "Corps Grand-Ducal d'Incendie et de Secours"
	Certification de l'aérodrome avant décembre 2017
	Modernisation globale de la piste réalisée par l'Administration des Ponts et Chaussées
	Études pour le business model futur
	Études des différentes responsabilités des principaux acteurs de l'aéroport



## Le Luxembourg continue à exercer sa souveraineté et à garder le contrôle de son espace aérien



Organisation de l'aviation civile internationale

**NOTE DE TRAVAIL**

ATConf/6-WP/80<sup>1</sup>  
4/3/13

### SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN

Montréal, 18 – 22 mars 2013

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**

**1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

### SOUVERAINETÉ SUR L'ESPACE AÉRIEN

2.2 La souveraineté des États est étroitement liée à la définition des obligations des États, conformément à l'Article 28 de la Convention de Chicago. La lettre et l'esprit de l'Article 28 n'oblige pas les États à assurer eux-mêmes les services de navigation aérienne au-dessus de leur territoire. L'Article 28 stipule plutôt que lorsque les États choisissent de fournir des installations et des services de soutien à la navigation aérienne internationale, ceux-ci doivent se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'OACI. En d'autres termes, les responsabilités des États sont de l'ordre de la réglementation et de la supervision. Les États ont la responsabilité de prendre les mesures appropriées pour garantir la conformité en matière de sécurité et d'efficacité opérationnelle.

2.3 La souveraineté nationale ne peut être déléguée. Par contre, la responsabilité d'exécuter les responsabilités fonctionnelles, telles que la prestation de services de navigation aérienne, peut être déléguée à des tiers. Les États conservent l'entière liberté de désigner un prestataire de services tiers, qu'il s'agisse d'une organisation nationale ou étrangère.



## Qu'est que le contrôle du trafic aérien au Luxembourg ?

Les 2 services sont fournis par deux unités :

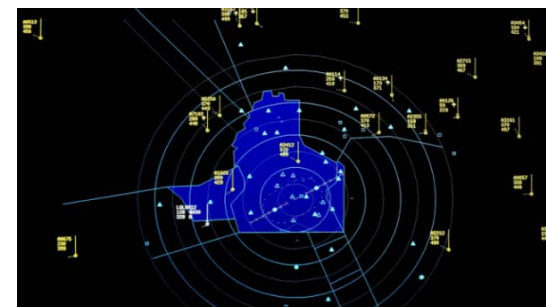
### Tour de contrôle

- Gestion de la zone de contrôle par contrôle visuel, contrôle d'aérodrome.



### Approche

- Gestion des mouvements dans la région de contrôle terminale à l'aide des technologies radar.





Aujourd'hui

Demain

## Zones de responsabilités actuelles :

**Au-delà de 8000 mètres d'altitude,**  
centre de contrôle en route de Maastricht,  
NL (MUAC), exploité par **EUROCONTROL.**

**De 4501 à 8000 mètres d'altitude,**  
centre de contrôle en route de Bruxelles,  
BE (CANAC) exploité par  
**BELGOCONTROL.**

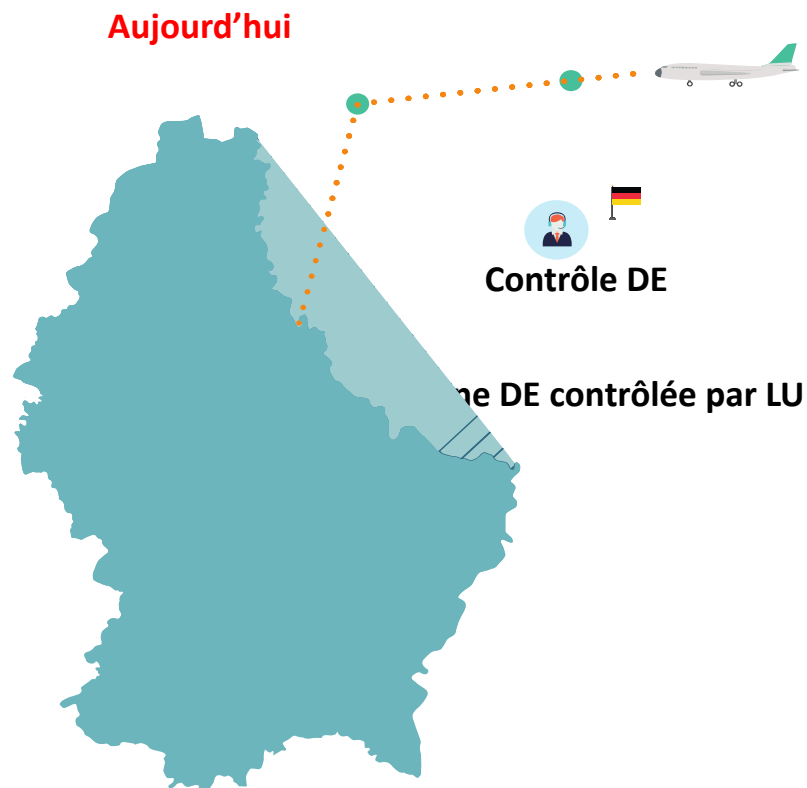
Des **mouvements au sol à 4500 mètres d'altitude** au-dessus du territoire luxembourgeois et des parties de territoires des pays voisins (Belgique, Allemagne et France). Le contrôle aérien est délégué au centre de contrôle approche de Luxembourg, LU (ATC APP), et à la tour de contrôle aéroport LU (ATC TWR), exploités par l'ANA.

**délégation de service ne veut pas dire  
perte de souveraineté !**

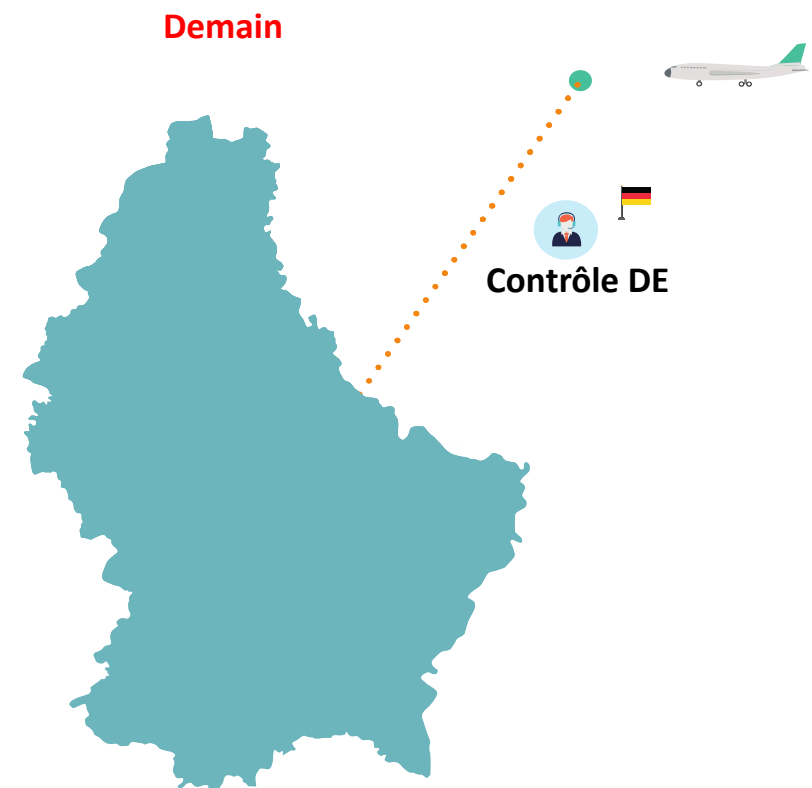


## Simplifier l'espace aérien luxembourgeois et optimiser l'approche des avions

### Exemple frontière allemande



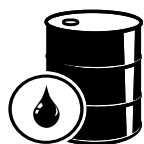
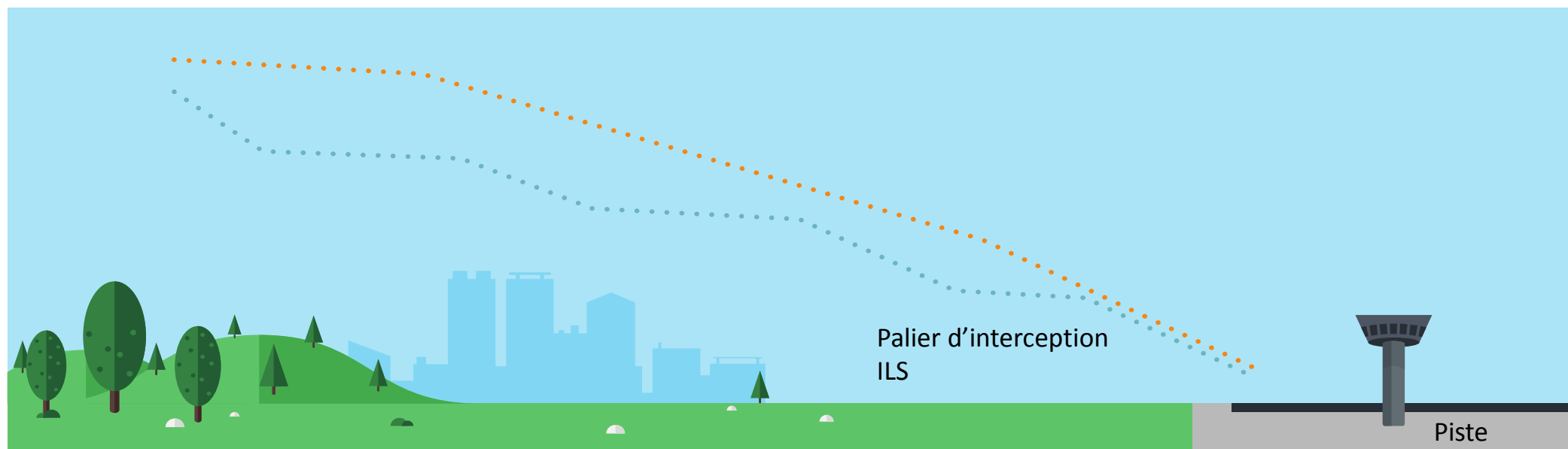
Terminal Manoeuvring Area (TMA) complexe dans un espace aérien restreint rendant difficile l'optimisation des flux de trafic (Continuous Descent Operations).



L'espace aérien simplifié optimisera l'approche des avions vers le Luxembourg.



## Optimiser l'approche des avions. « Une responsabilité économique, sociétale et environnementale »



Economie de 40% de carburant utilisé pour chaque atterrissage et 145 kg moins de CO2 par atterrissage. (étude Eurocontrol)



Permet aux opérateurs aériens de faire des économies.



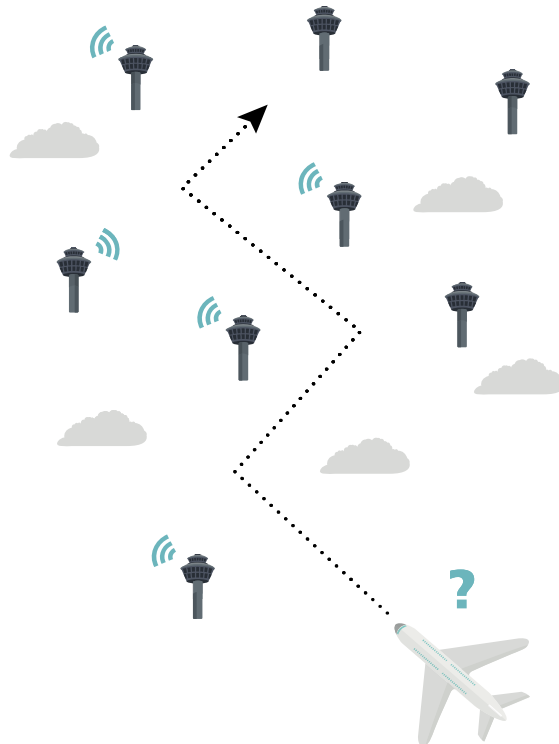
Gestion des nuisances sonores dues au trafic aérien optimisée par l'intermédiaire de profils de vols optimisés (suivant étude Eurocontrol jusqu'à 15%)



Les riverains et les habitants de l'agglomération de Luxembourg profiteront de la réduction des nuisances sonores.



## L'ANA doit répondre aux obligations réglementaires du ciel unique européen



### Ciel unique européen ?

Création d'un ciel unique européen libéré de ses frontières.

**Le ciel unique européen doit améliorer  
la performance, la sécurité et l'efficacité de l'espace aérien européen...**

**FABEC**  
Bloc d'espace aérien  
fonctionnel d'Europe Centrale



Outils permettant la mise en place du ciel unique au niveau régional.

**Les outils développés au sein du FABEC  
permettent d'améliorer les flux, le trafic...**



## Effectif du service de circulation aérienne au 30.04.2016

APP					TWR			
Nom		Engagement	Retraite possible		Nom		Engagement	Retraite pos
x	y	01/02/1980	01/04/2015		x	y	01/09/1982	01/02/2017
x	y	01/02/1980	01/06/2016		x	y	01/09/1982	01/10/2017
x	y	01/05/1995	01/12/2020		x	y	01/01/1990	01/01/2019
x	y	01/10/1991	01/08/2023		x	y	01/09/1982	01/02/2020
x	y	01/09/1989	01/03/2024		x	y	01/10/1985	01/05/2020
x	y	01/05/2000	01/12/2025		x	y	01/10/1987	01/06/2021
x	y	01/01/1990	01/02/2027		x	y	01/01/1990	01/05/2023
x	y	01/04/1992	01/08/2027		x	y	01/01/1990	01/09/2024
x	y	01/05/2000	01/10/2031		x	y	01/01/1992	01/01/2025
x	y	01/02/1999			x	y	10/10/1990	01/05/2025
x	y	01/02/2005			x	y	01/05/1990	01/12/2025
x	y	01/08/2004			x	y	15/02/1989	01/01/2026
x	y	01/08/2003			x	y	01/01/1990	01/09/2027
x	y	01/05/2000			x	y	01/10/1995	01/05/2029
x	y	01/08/2004			x	y	01/02/1999	01/11/2030
x	y	01/09/2002			x	y	01/02/1999	
x	y	01/02/2005			x	y	01/02/1999	
x	y	01/06/2009			x	y	01/09/2002	
x	y	01/12/2008			x	y	01/09/2002	
x	y	01/01/2008	Prestataire de service 31/05/2017		x	y	01/03/2007	
					x	y	01/02/2008	
					x	y	01/03/2007	
					x	y	01/06/2010	
					x	y	01/06/2010	
					x	y	01/06/2010	
					x	y	01/02/2014	
					x	y	01/05/2015	
					x	y	01/02/2014	

- 48 ATCO
- 20 ATCO à l'Approche et 28 ATCO à la Tour.
- Sur les 28 ATCO de la Tour :
  - 1 est le chef de service du service Air Traffic Control (ne compte donc pas comme agent opérationnel de la tour)
  - 1 est affecté à 80% à l'aérodrome comme responsable des opérations
  - 1 est conseiller technique à 25%
  - 1 est project leader à 75%
  - 3 étaient prévus dans le programme d'interchangeabilité (double licence des agents) non soutenu par le syndicat.
  - 3 agents sont actuellement en train de terminer leurs formations et un est prévu pour être affecté à l'approche.





## Effectif du service de circulation aérienne au 31.12.2023 (si aucun recrutement d'ici là)

APP			TWR		
Nom		Engagement	Nom		Engagement
x	y	01/02/1999	x	y	01/02/1999
x	y	01/02/2005	x	y	01/02/1999
x	y	01/08/2004	x	y	01/09/2002
x	y	01/08/2003	x	y	01/09/2002
x	y	01/05/2000	x	y	01/03/2007
x	y	01/08/2004	x	y	01/02/2008
x	y	01/09/2002	x	y	01/03/2007
x	y	01/02/2005	x	y	01/06/2010
x	y	01/06/2009	x	y	01/06/2010
x	y	01/12/2008	x	y	01/06/2010
			x	y	01/02/2014
			x	y	01/05/2015
			x	y	01/02/2014

- 36 ATCO
- 12 départs en pension d'ici cette date

**Au total: 24 ATCOs manquants → 50% de l'effectif actuel**



### **Besoins en recrutement d'ici 2023 (si aucune synergie)**

- 36 agents à recruter
- 01.01.2017 : 12 ATCO seront nécessaires pour assurer le fonctionnement des services liés au radar « sol »
- 01.01.2020 : 12 agents de plus seront indispensable au CNS (service communication-navigation-surveillance) dans le cadre de la modernisation des systèmes techniques
- 31.12.2023 : 12 ATCO devront être recrutés d'ici là pour pallier les départs en pension

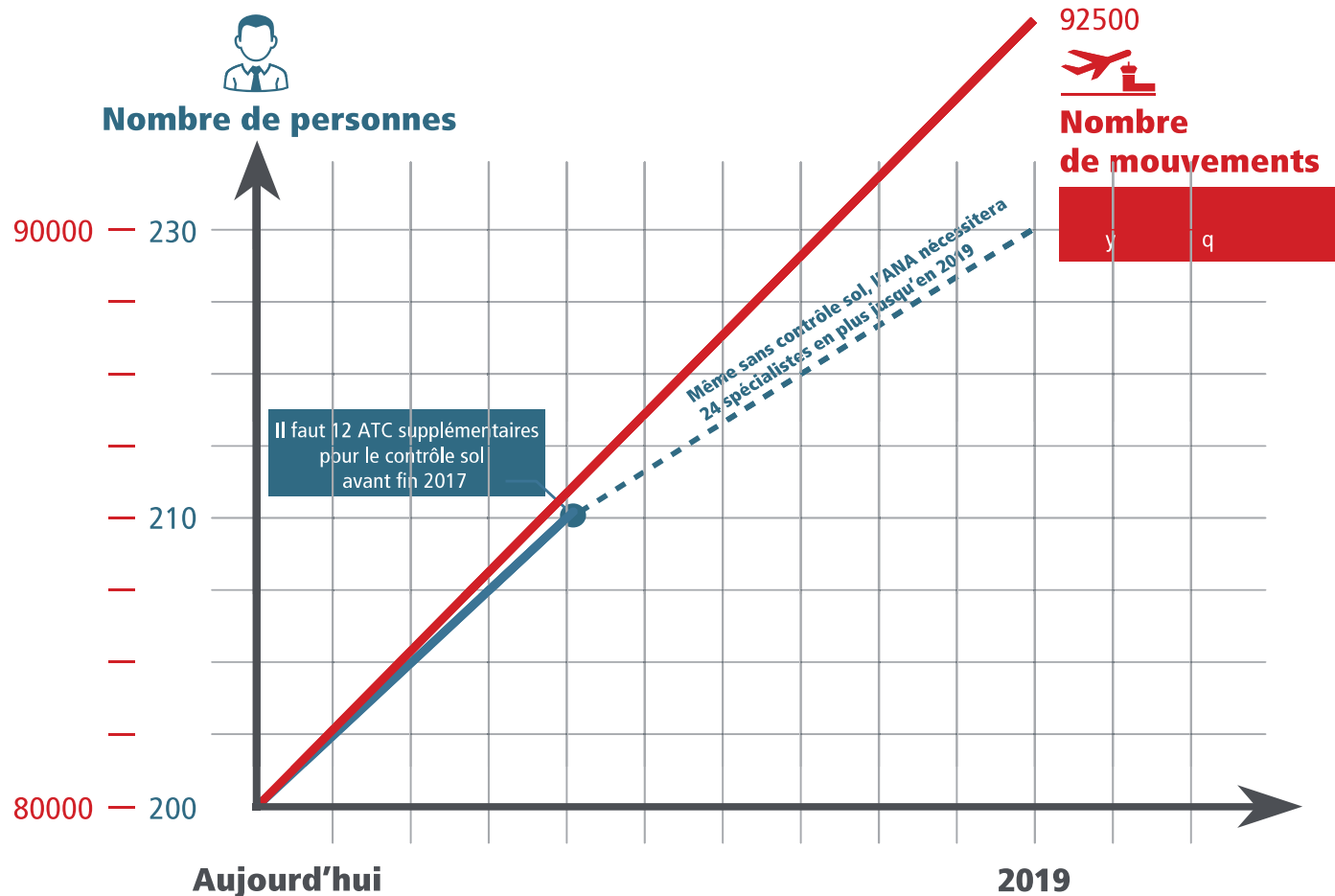


### Historique des recrutements

- En 2012 recrutement de 2 agents pour l'approche – échec de l'un à la formation à la DFS et de l'autre à l'examen de fin de stage
- 2014, 4 postes ouverts - recrutement de 2 agents – pas d'autres candidats - actuellement en formation – un des deux est prévu pour l'approche après sa formation
- 2015, 2 postes ouverts - recrutement d'un agent (actuellement en stage) – pas d'autre candidat
- 12/2015, 1 poste ouvert - aucun candidat n'a réussi l'examen
- 2016 - attente des prochains examens



**Problématique: Ressources et compétences**



Vu le niveau élevé d'expertise requis, ces compétences sont introuvables sur le marché de l'emploi national à court ou moyen terme.

Sur une période de 6 ans, l'ANA a réussi à recruter et former 3 contrôleurs aérien (pour un besoin de 9) ceci sans compter les coûts de formation importants (120k€/agent).

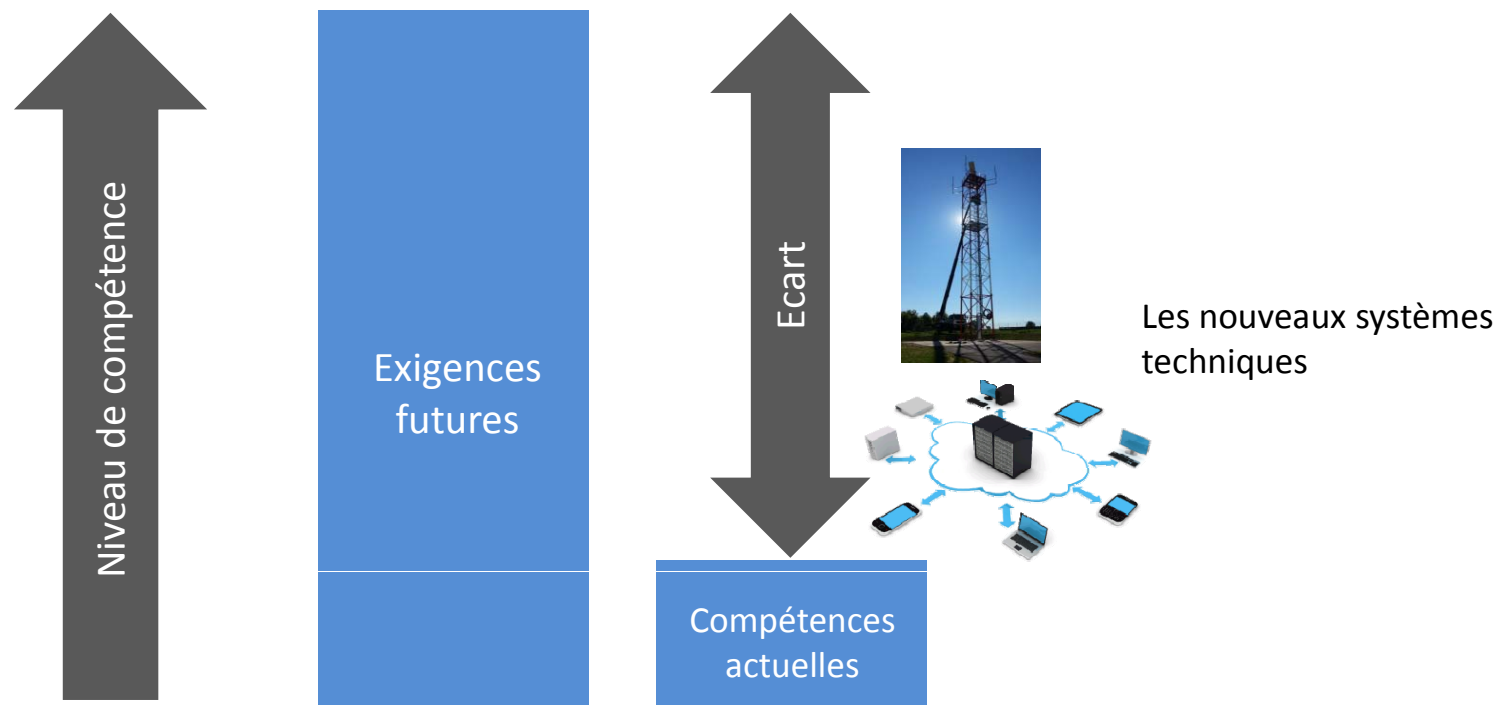
Formation des ATCO nécessite en moyenne 3 ans

**Des synergies sont donc indispensables pour permettre à l'ANA de prêter ses services en respectant les obligations légales et les besoins des usagers.**



**Une synergie dans le domaine technique est nécessaire**

- **75%** des systèmes techniques à moderniser
- **Augmentation de la sécurité aérienne** grâce à une modernisation de l'infrastructure technique commune avec les partenaires étrangers
- **Besoin important** en compétences **introuvables sur le marché du travail luxembourgeois**





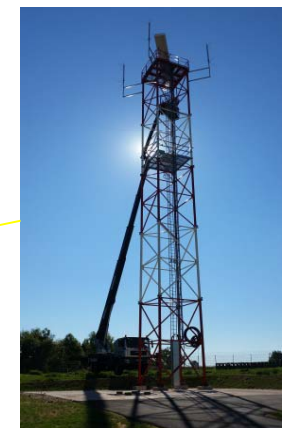
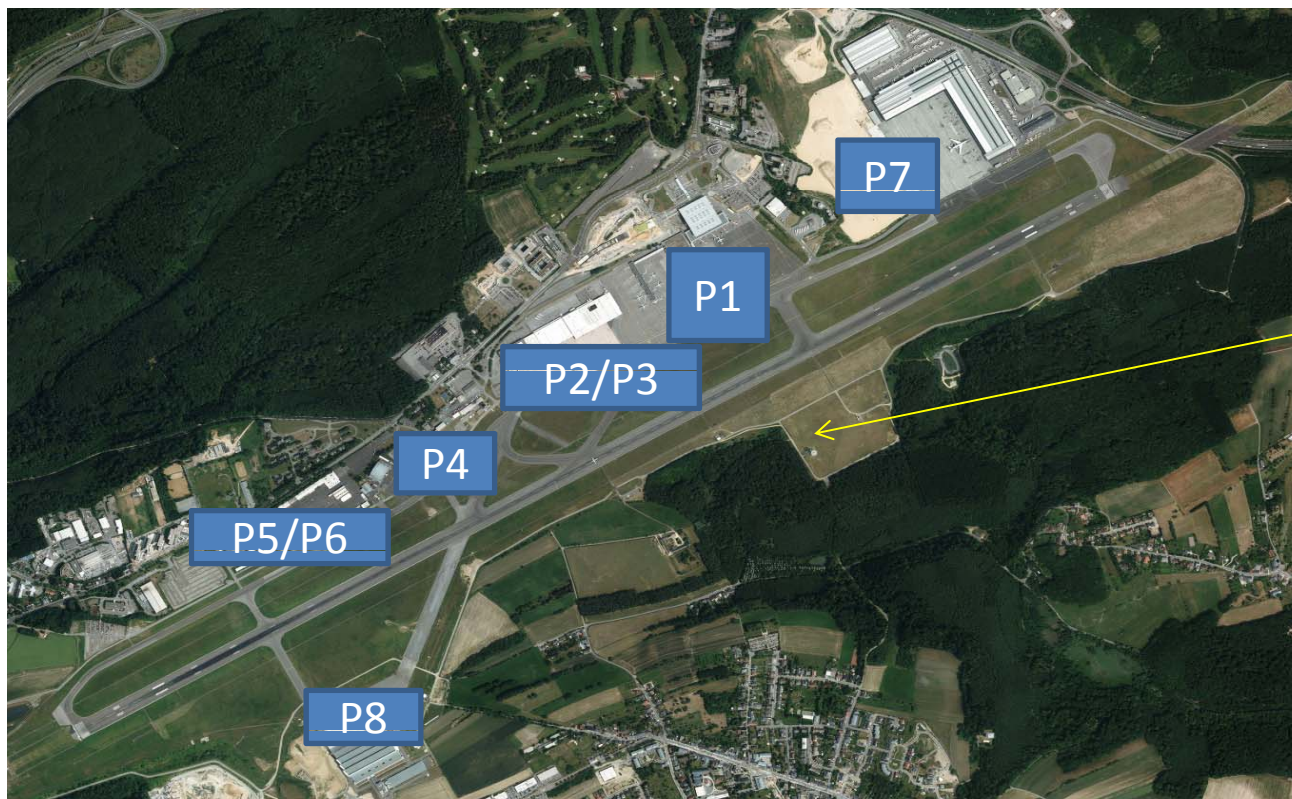
### Améliorer la sécurité de la plateforme aéroportuaire avec le radar-sol

- Améliorer la sécurité aéronautique
- Dédier les compétences existantes en matière de contrôle aérien à la sécurité de la plateforme aéroportuaire
- Mise en conformité (Direction Aviation Civile)
- Réduire la charge de travail des contrôleurs aériens en mutualisant les ressources et systèmes techniques





## Le contrôle des activités au sol des parkings des avions en lien avec les activités d'aérodrome



**Protéger les passagers et les usagers de l'aéroport**

**3.000.000 de passagers par an**

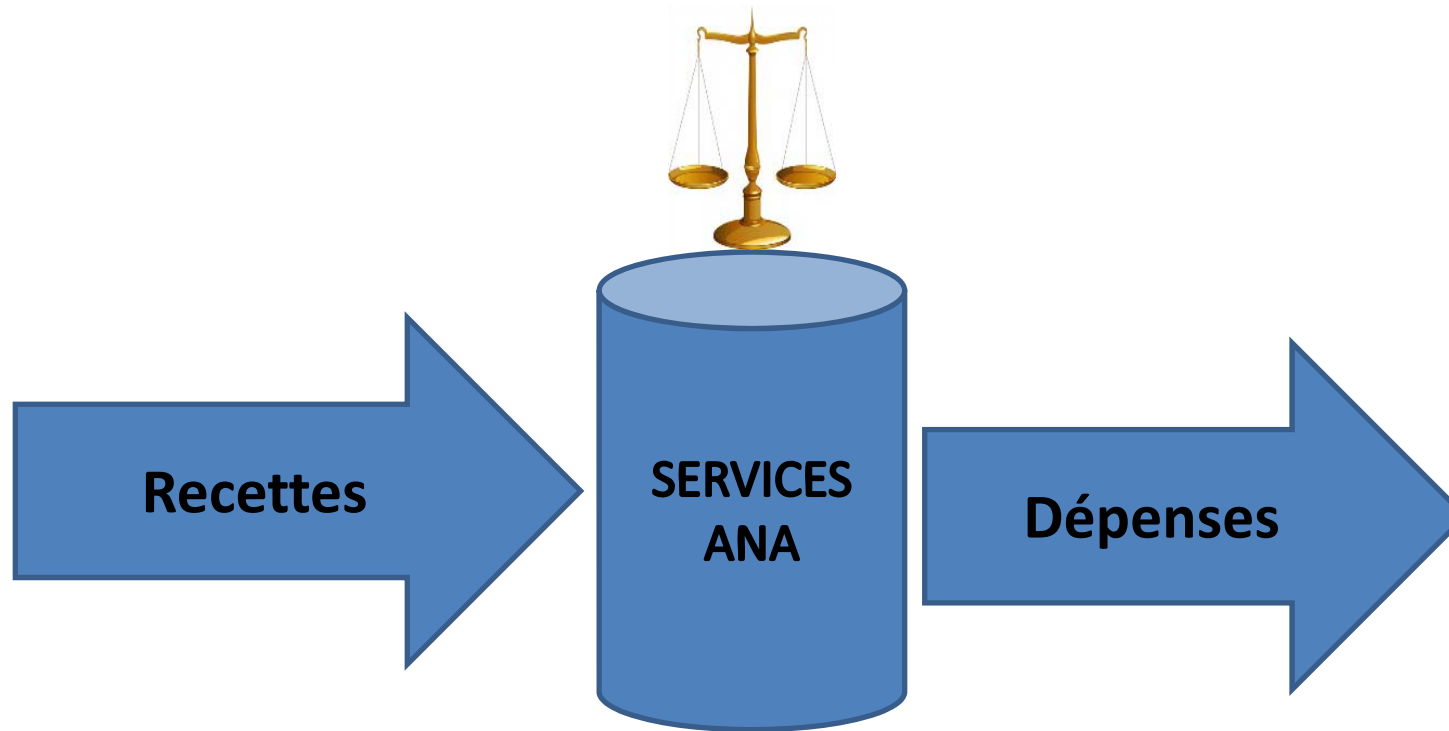
**85.600 mouvements par an**

6.000.000 € pour le système radar-sol au profit de tous

120 jours de brouillard par an



Le financement actuel et futur des services de l'ANA doit respecter des directives européennes sur les aides d'Etat aux aéroports.

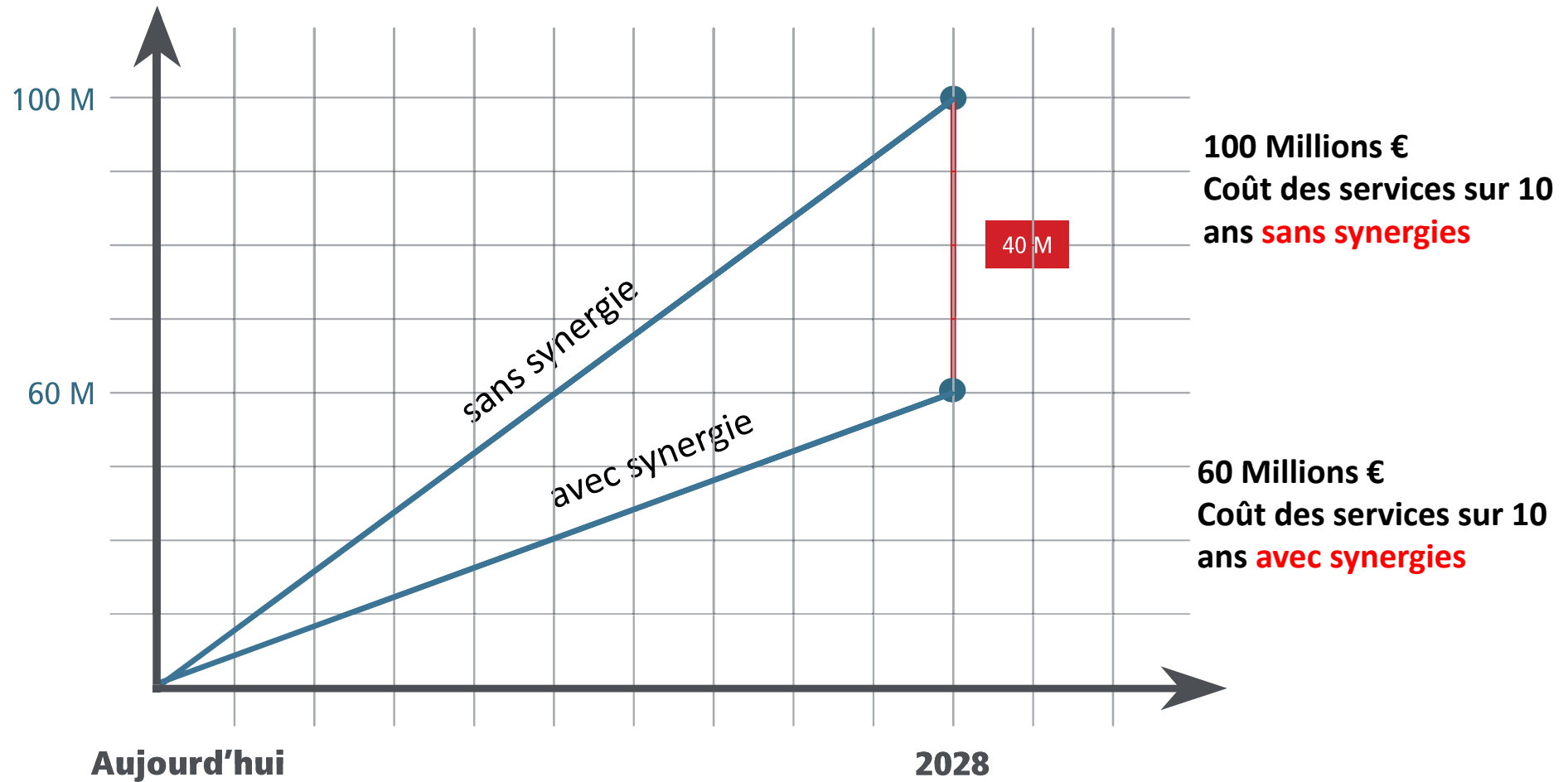


Equilibre entre recettes et dépenses



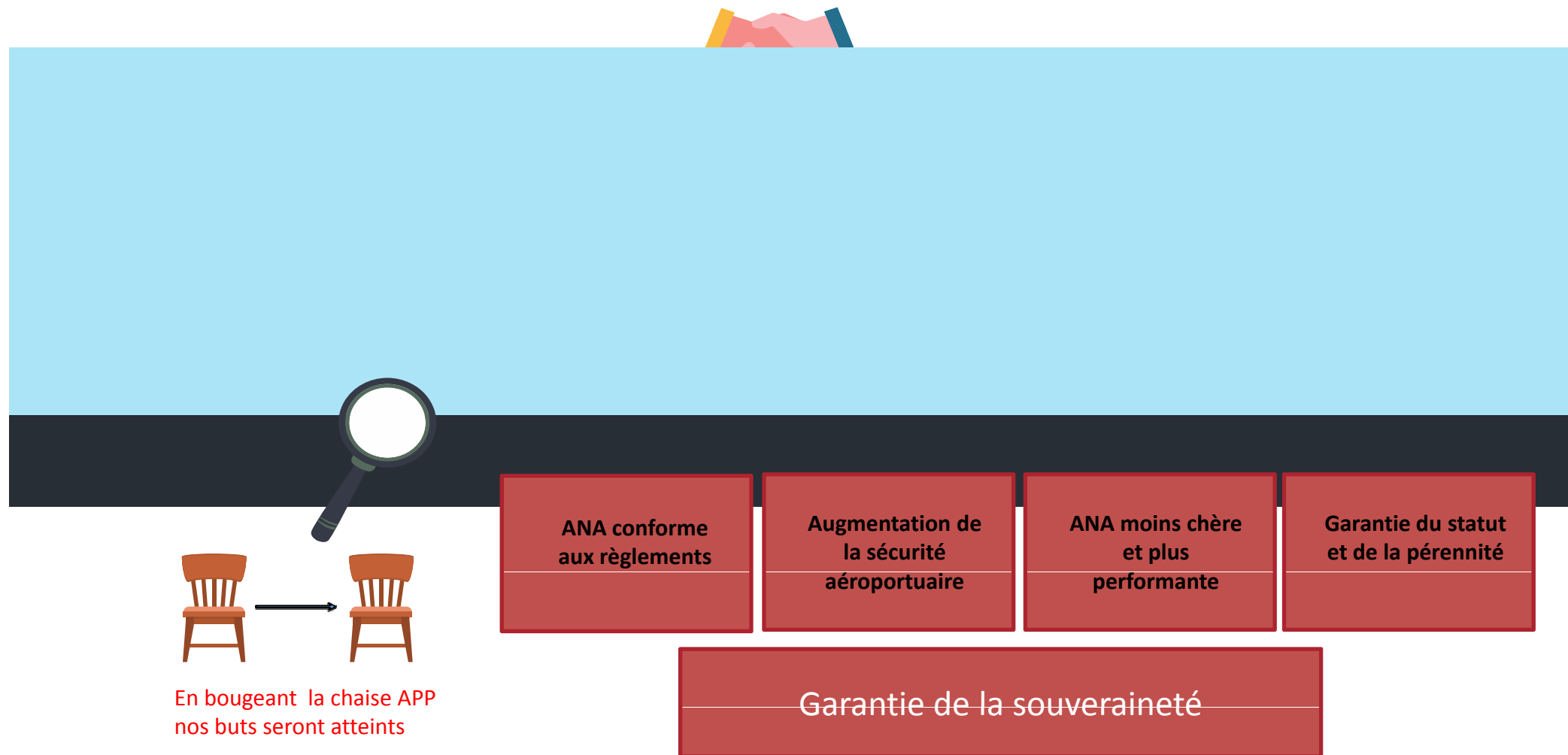


Financement actuel et futur des services de l'ANA





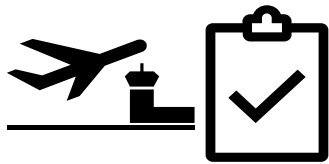
**Situation après synergie.**  
**« Condition sine qua non permettant d'assurer le développement futur de la plateforme aéroportuaire »**





## Conclusion

# Les atouts d'une synergie



1. L'amélioration de la sécurité pour l'aéroport dans son entièreté sera garantie.



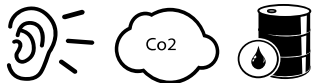
2. Survie de l'aéroport grâce à la certification.



3. Maintien de la conformité avec toutes les réglementations européennes.



4. Garantie de la souveraineté de l'espace aérien.



5. Respect de l'environnement et des riverains.



### Conclusion



6. Garantie du statut, rémunérations et primes, de la fonction, réduction de la charge de travail et acquisition de nouvelles compétences.
7. Pérennité de l'administration.
8. Augmentation de la capacité grâce à la réduction de la charge de travail.
9. Possibilités d'économies pour les compagnies aériennes.
10. Réduction considérable des dépenses de l'Administration de la navigation aérienne (40 millions d'euros).

→ **SYNERGIE= Condition sine qua non permettant d'assurer le développement futur de la plateforme aéroportuaire.**



### DFS/Belgocontrol



**DFS** Deutsche Flugsicherung

- Créée en 1993
- Appartient à 100% à l'Etat Fédéral Allemand
- Contrôle tout l'espace aérien allemand et 16 aéroports internationaux et 9 aéroports régionaux en Allemagne et l'aéroport de Londres Gatwick en Angleterre
- 5.672 employés hautement certifiés, assurant la formation de nos propres agents
- Meilleurs résultats safety du FABEC



- Créée en 1998
- Entreprise publique autonome
- Contrôle tout l'espace aérien belge et 5 aéroports belges
- 829 employés hautement certifiés
- Plans de contingence déjà en place avec le Luxembourg

## Evolution des services de l'ANA face aux défis futurs



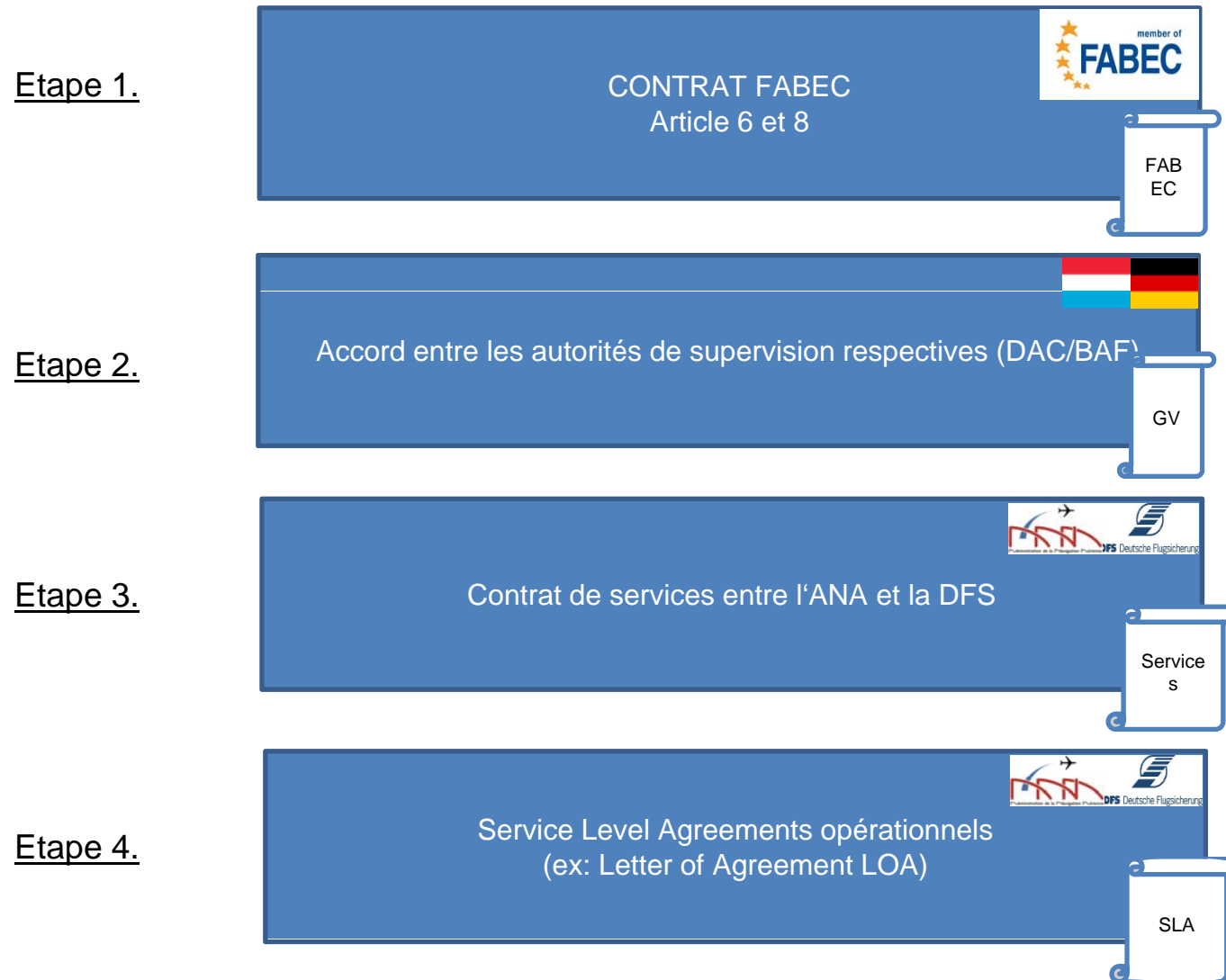
Critère	Belgocontrol	Deutsche Flugsicherung (DFS)
Membre du FABEC	Oui	Oui
Membre du MUAC	Oui	Oui
FIR commune avec le Luxembourg	Oui	Non
Coopération existante au niveau de l'en route	Oui	Non
Aéroports pris en charge	5 aéroports	16 aéroports internationaux 23 aéroports IFR régionaux London Gatwick via sa filiale The Tower Company GmbH
Mouvements aériens pris en charge	1 million de mouvements	3 millions de mouvements
Certifications et droits nécessaires	Oui	Oui
Plan de contingence	Non	Oui (ELLX sera considéré comme tout autre aéroport en charge de la DFS)
Procédures internes	Oui	Oui
Amélioration des indicateurs de performance clés (safety, capacity, cost-efficiency, environment)	Oui	Oui
Synergie au niveau de l'APP	Oui	Oui
Amélioration du support technique pour l'ensemble des systèmes CNS et ATM (au-delà des systèmes pour l'APP)	Non	Oui
Durée du contrat	Indéterminée	11 ans (dont 1 année de transition)
Solution « zéro tracas »	Non	Oui
Solution rapide pour l'A-SMGCS (radar sol)	Oui (3 mois, mais dépendant d'un accord de synergie favorable avec Belgocontrol)	Oui
Rédaction de cahiers de charges	Non	Oui
Solution pour le radar vétuste TAR-2	Non	Oui
Solution pour l'ILS 24 (CAT 3)	Non	Oui
Solution pour l'ILS 06 (CAT 1)	Non	Oui
Solution pour les DVOR (Diekirch/Luxembourg)	Non	Oui
Solutions pour les DME	Non	Oui
Solutions pour les DF	Non	Oui
Solutions pour les systèmes ATS	Oui	Oui
Palette de services couverts par l'offre	35 M€	100 M€
Prix/coût de la prestation	18 M€ (Estimation du coût de revient de Belgocontrol pour l'APP)	60 M€ (dont 37 M€ pour l'APP et 23 M€ pour le support technique)
Économies réalisées par une synergie	17 M€	40 M€

Critère	Belgocontrol	Deutsche Flugsicherung (DFS)
Économies dans les postes d'experts et d'études	Non	Oui
Indépendance de fournisseurs comme SELEX	Oui	Oui
Risque d'un mouvement social	Oui, il s'agit d'un risque réel (grèves annoncées), mais le cas échéant un service minimum serait garanti par le biais d'un SLA	Risque infime, voire non existant, vue l'historique de la DFS
Risque lié aux changements de la réglementation sectorielle	Oui	Non
Risque d'une augmentation des prix	Oui	Non
Risque lié à une planification d'investissement imprécise	Oui	Non
Tableau 1: Comparaison des offres de services		

L'objectif du Single European Sky (SES) vise à développer les synergies entre les prestataires de services de navigation aérienne.

La comparaison des deux prestataires de services sur les différents critères évalués **positionnent la DFS** comme partenaire de choix en cas de synergie.

# Evolution des services de l'ANA face aux défis futurs



Afin de pouvoir entamer la préparation de la phase de transition qui démarrera en janvier 2017, **les étapes 1-3 devront être finalisées pour la fin de l'année 2016 au plus tard!**



### ➤ Priorité des axes stratégiques:

1. Augmenter la sécurité aéronautique sur les parkings des avions
2. Certification de l'aérodrome
3. Obligations de réductions des coûts
4. Respect des lignes directrices sur les aides d'Etat
5. Manque de ressources introuvables sur le marché de travail luxembourgeois
6. Adaptations des lois par rapport à la certification de l'aérodrome

→ Solution: Synergie éventuelle avec la DFS





Téléchargement de la présentation sur  
**[www.mddi.lu](http://www.mddi.lu)**