



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 27 septembre 2016

Ordre du jour :

Suivi des changements concernant les services de l'Administration de la Navigation Aérienne (ANA)

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

Mme Diane Adehm, remplaçant M. Marc Lies
M. André Bauler, remplaçant M. Gilles Baum
M. Edy Mertens, remplaçant M. Max Hahn,
M. Gilles Roth, remplaçant M. Aly Kaes,

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

Mme Vénére Dos Reis, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

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

M. Frank Kraus, M. Stéphane Vallance, de la Direction de l'aviation civile

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Gilles Baum

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

Suivi des changements concernant les services de l'Administration de la Navigation Aérienne (ANA)

En guise d'introduction, Monsieur le Ministre rappelle que, face à la nécessité de répondre à des exigences européennes et internationales de plus en plus contraignantes et aux besoins créés par la croissance rapide du trafic à l'aéroport de Luxembourg, l'ANA se doit d'être modernisée dans les meilleurs délais et qu'il a entamé, il y a maintenant plusieurs mois, des réflexions en ce sens. Suite aux études élaborées par la Deutsche Flugsicherung (DFS) et par Belgocontrol en vue d'une collaboration avec l'ANA dans certains domaines, Monsieur le Ministre avait, dans un premier temps, envisagé une délocalisation complète du contrôle aérien d'approche¹. Après analyse et suite aux discussions menées avec la direction, les représentations du personnel de l'ANA et les membres de la Commission du Développement durable, il propose dorénavant un compromis en trois points, compromis qui peut être résumé comme suit :

1. Collaboration technique avec la DFS pour le renouvellement de l'infrastructure

Etant donné que l'infrastructure technique de l'aéroport de Luxembourg a besoin d'être totalement renouvelée, une collaboration avec la DFS dans ce domaine s'impose et devra se faire dans les meilleurs délais. La DFS pourrait ainsi, à terme, garantir le monitoring et la gestion de la technologie des systèmes de contrôle de la sécurité aérienne de l'aéroport. Cette collaboration permettra donc des synergies entre l'ANA et la DFS, et notamment le fait de pouvoir bénéficier de l'accès aux marchés d'un partenaire solide. Il est précisé qu'une offre de la DFS précisant les coûts et le calendrier de la mise en œuvre a été soumise en septembre.

2. Maintien des services du contrôle de l'approche à Luxembourg

Une délocalisation du contrôle d'approche à la DFS, comme initialement proposée, ne sera pas mise en œuvre et la surveillance de la navigation aérienne sera entièrement maintenue à Luxembourg. Etant donné, cependant, que le statu quo ne peut pas perdurer, une solution alternative est proposée afin de rendre l'ANA plus flexible. Ce compromis prévoit, à moyen terme, une interchangeabilité des contrôleurs aériens, à savoir la nécessité pour tous les contrôleurs, répartis actuellement entre la tour de contrôle et l'approche, de maîtriser toutes les tâches, qu'il s'agisse du contrôle aérien, mais aussi du contrôle des parkings via la gestion du radar au sol. L'objectif est que les contrôleurs, disposant pour la majorité d'une licence unique, et les futures recrues suivent des formations pour l'obtention d'une double licence, aussi bien pour le service de l'approche que pour la gestion de la tour de contrôle. Les formations pour l'obtention d'une double licence seront organisées avec le soutien de la DFS.

3. Recrutement de contrôleurs pour le contrôle des parkings

Il est essentiel de faire fonctionner le plus rapidement possible le radar contrôlant les mouvements des avions sur les zones de parking de l'aéroport. Alors que, dans de nombreux aéroports, cet « apron-control » est délégué à la société qui gère l'aéroport, il a cependant été décidé que ce service de contrôle resterait entre les mains de l'ANA et que la tâche ne serait pas déléguée à lux-Airport. Pour remplir ces fonctions, il est prévu que l'ANA recrute, à court terme et de manière prioritaire, une douzaine de contrôleurs travaillant sous le statut d'employés publics, le but étant à terme de les fonctionnariser. A noter que la DFS pourra, dans ce contexte également, offrir des formations et soutenir l'ANA pour la sélection des candidats.

Suite à l'exposé de Monsieur le Ministre, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

¹ Pour plus de détails, il est renvoyé aux procès-verbaux des réunions des 28 janvier, 9 juin et 14 juillet 2016.

- de manière unanime, les membres de tous les partis politiques représentés au sein de la commission parlementaire estiment que le compromis proposé par Monsieur le Ministre est un bon compromis et le remercient d'avoir impliqué la Chambre des Députés dans les débats, alors que rien ne l'y obligeait ;
- dans la pratique, les contrôleurs proches de la retraite seront dispensés de suivre une formation pour l'obtention de la double licence. Par contre, les nouvelles recrues devront d'office s'y soumettre. Etant donné qu'une dizaine de contrôleurs aériens feront vraisemblablement valoir leur droit à la retraite au cours des 5 prochaines années, il faudra un certain temps avant que la totalité du personnel ne possède une double licence ;
- les contrôleurs aériens (service de l'approche et gestion de la tour de contrôle) sont actuellement au nombre de 48. La douzaine de personnes à recruter pour le contrôle des parkings viendront s'y ajouter ;
- Monsieur le Ministre se déclare optimiste quant à l'accueil qui sera réservé, par les contrôleurs aériens, au compromis proposé ;
- les responsables du Service « Communication Navigation Surveillance » (CNS) resteront responsable de la mise à disposition et de la maintenance des systèmes électroniques de la navigation aérienne ;
- il est fait référence à l'avis du Conseil d'Etat relatif au projet de loi n°6895 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. Dans cet avis datant du 15 juillet dernier, la Haute Corporation attire l'attention sur le fait que *« les missions de l'ANA, qui comportent l'exercice de compétences légales de police, ne peuvent pas être confiées à des tiers par voie de convention. Les dispositions légales qui attribuent des pouvoirs de police à une autorité déterminée sont, en effet, toujours d'ordre public et l'article 6 du Code civil interdit de déroger, par des conventions particulières, aux lois qui intéressent l'ordre public. Pour le reste, les conventions projetées sont à considérer comme des marchés publics de services »*. De l'avis d'un intervenant, l'interprétation que fait le Conseil d'Etat de l'article 6 de Code civil est très restrictive. Par ailleurs, et suite à une question afférente, il est précisé que le partenariat commercial mis en place avec la DFS ne nécessite pas de recours préalable à une procédure d'appels d'offre, ceci en respect du cadre légal établi dans le cadre du FABEC ;
- la réorganisation de l'ANA par l'externalisation totale du contrôle d'approche aurait permis d'économiser quelque 40 millions d'euros sur 10 ans. Le compromis finalement retenu par Monsieur le Ministre devrait, quant à lui, permettre d'économiser environ 30 millions d'euros sur 10 ans. Le surcoût de ce compromis avoisine donc les 10 millions d'euros.

Luxembourg, le 5 octobre 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché