Administration de la navigation aérienne

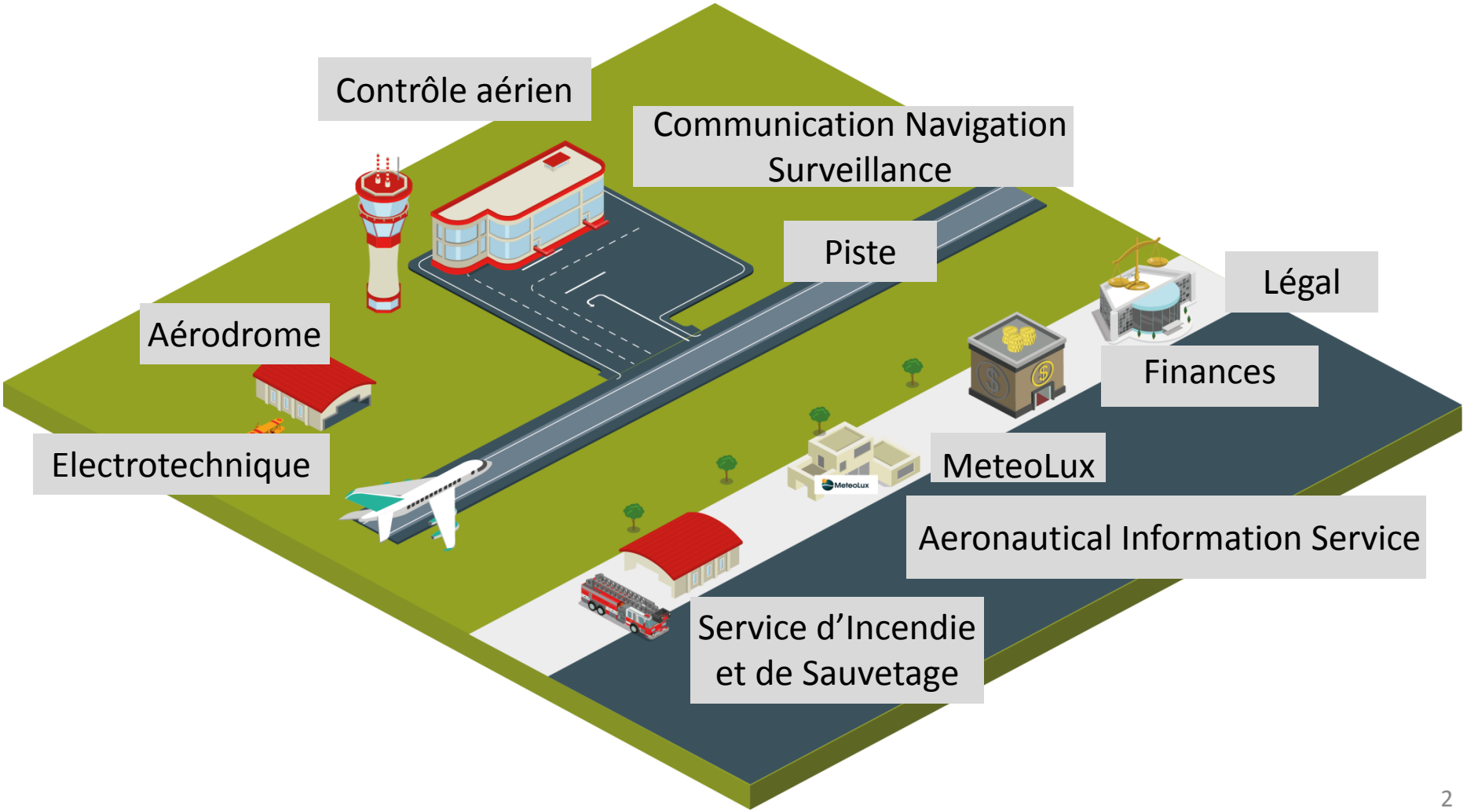
Evolution des services de l'ANA face aux défis futurs

Conférence de presse du 9 juin 2016

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
.LEGAL	Études des différentes responsabilités des principaux acteurs de l'aéroport

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

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[1]
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 ?

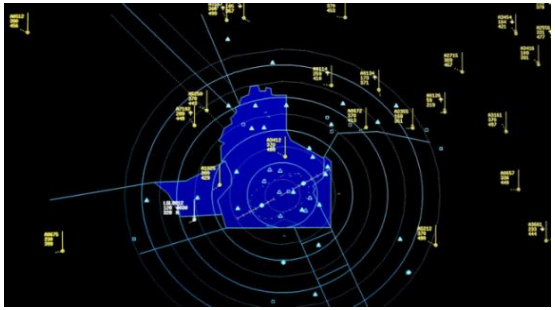
Les 2 services sont fournis par deux unités :

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.



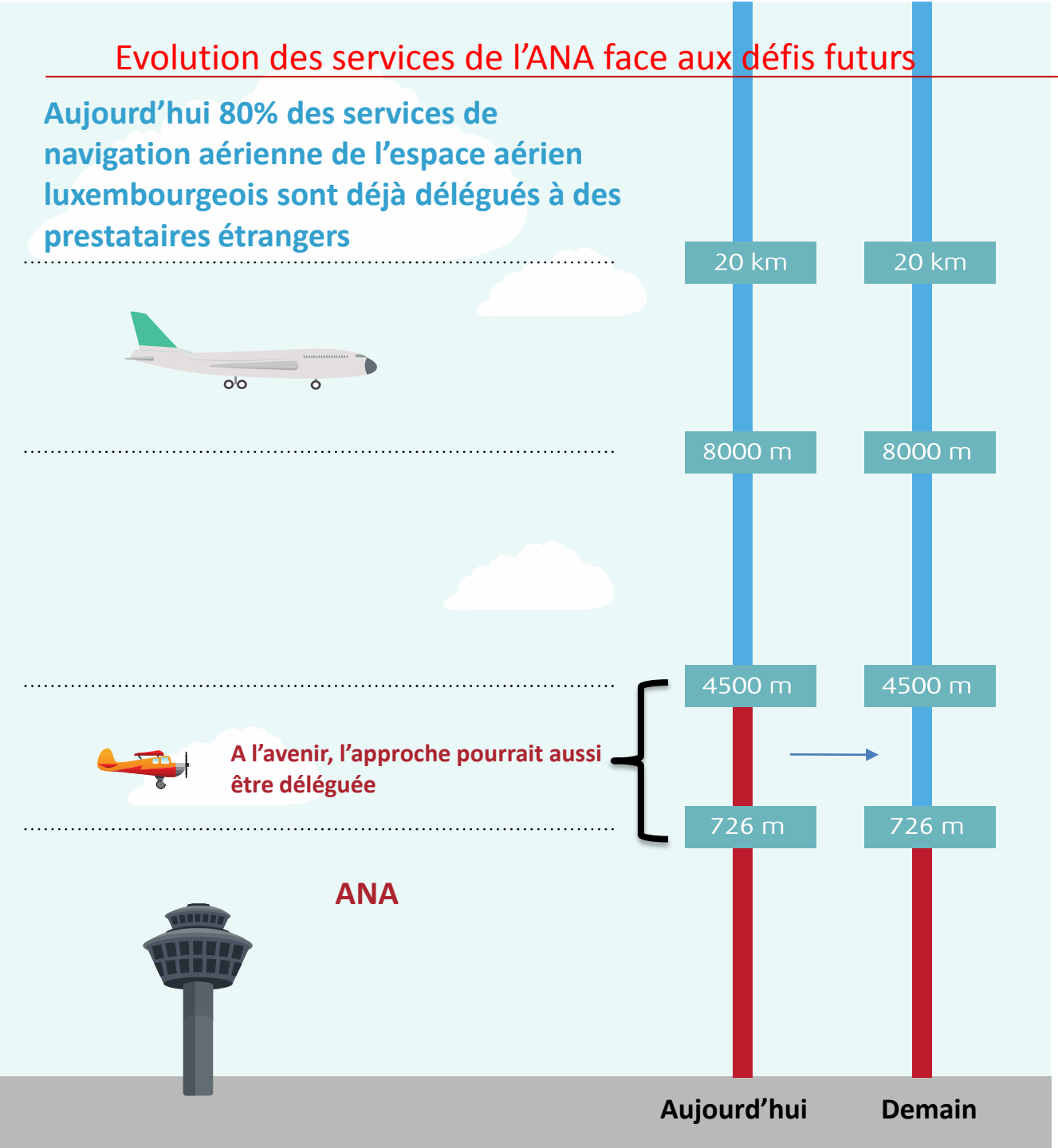
Evolution des services de l'ANA face aux défis futurs

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Aujourd'hui 80% des services de navigation aérienne de l'espace aérien luxembourgeois sont déjà délégués à des prestataires étrangers

A l'avenir, l'approche pourrait aussi être déléguée

ANA



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 aérodrome LU (ATC TWR), exploités par l'ANA.

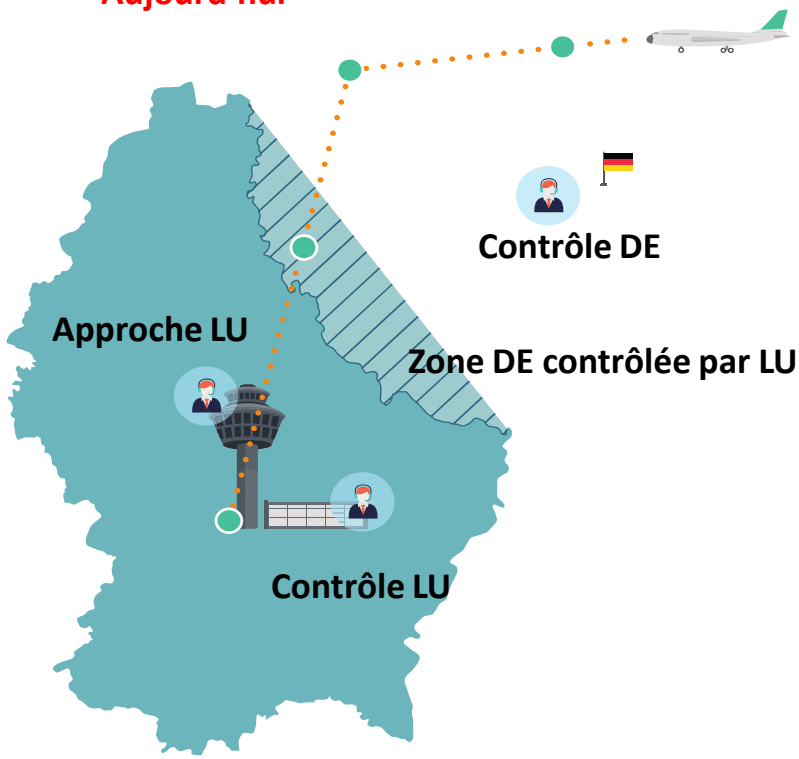
Délégation de service ne veut pas dire perte de souveraineté !

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

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

Exemple frontière allemande

Aujourd'hui



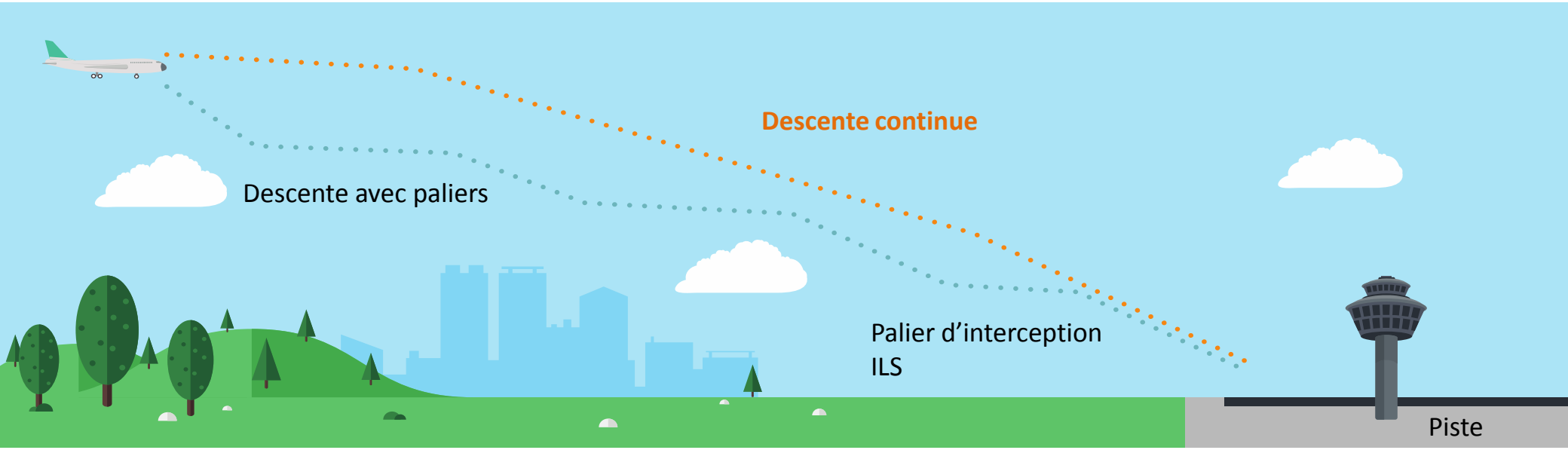
Terminal Manoeuvring Area (TMA) complexe dans un espace aérien restreint rendant difficile l'optimisation des flux de trafic (Continuous Descent Operations).

Demain

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

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE 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)

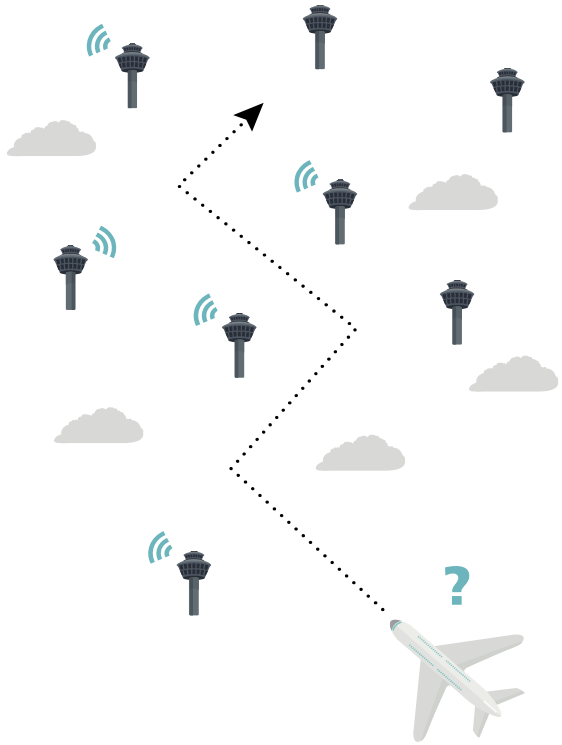
Permet aux opérateurs aériens de faire des économies.

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.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

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'efficience de l'espace aérien européen…

FABEC

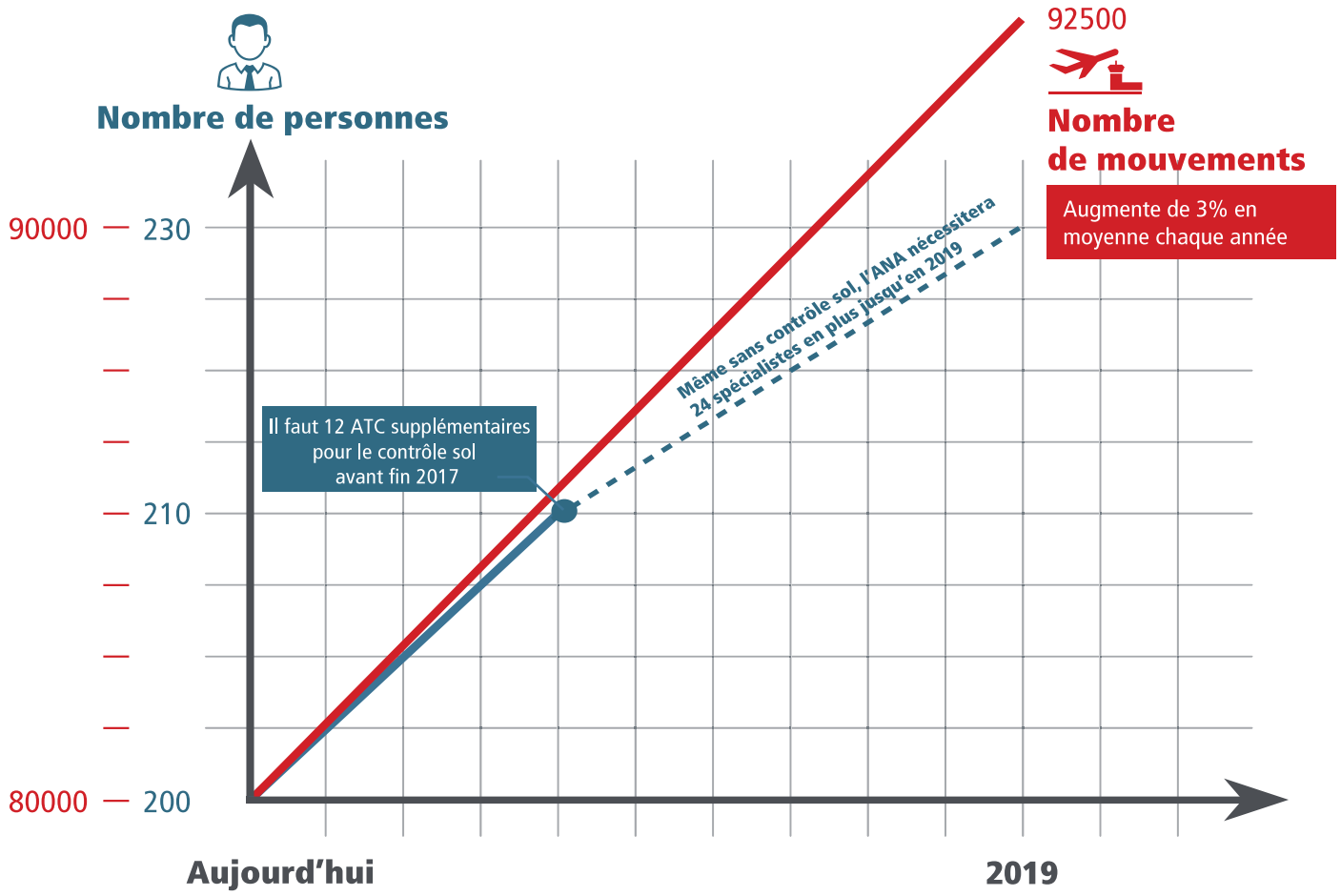
Bloc d'espace aérien fonctionnel d'Europe Centrale

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

Les outils développés au sein du FABEC permettant d'améliorer les flux, le trafic…

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

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.

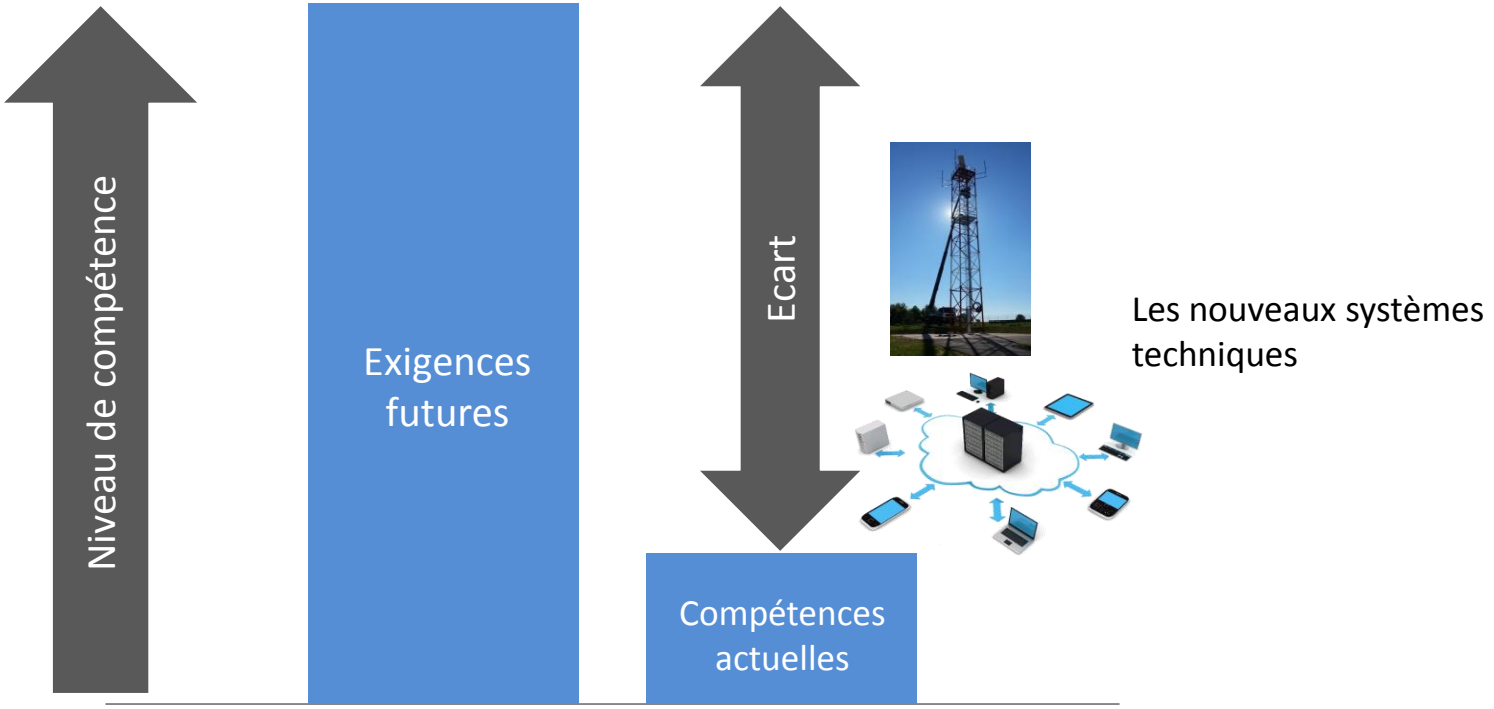
Sur une période de 6 ans, l'ANA a réussi à recruter et former 3 contrôleurs aérien (pour un besoin de 9) ceci sans compter les coûts de formation importants (120k€/agent).

Formation des ATCO nécessite en moyenne 3 ans

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

Une synergie dans le domaine technique est nécessaire

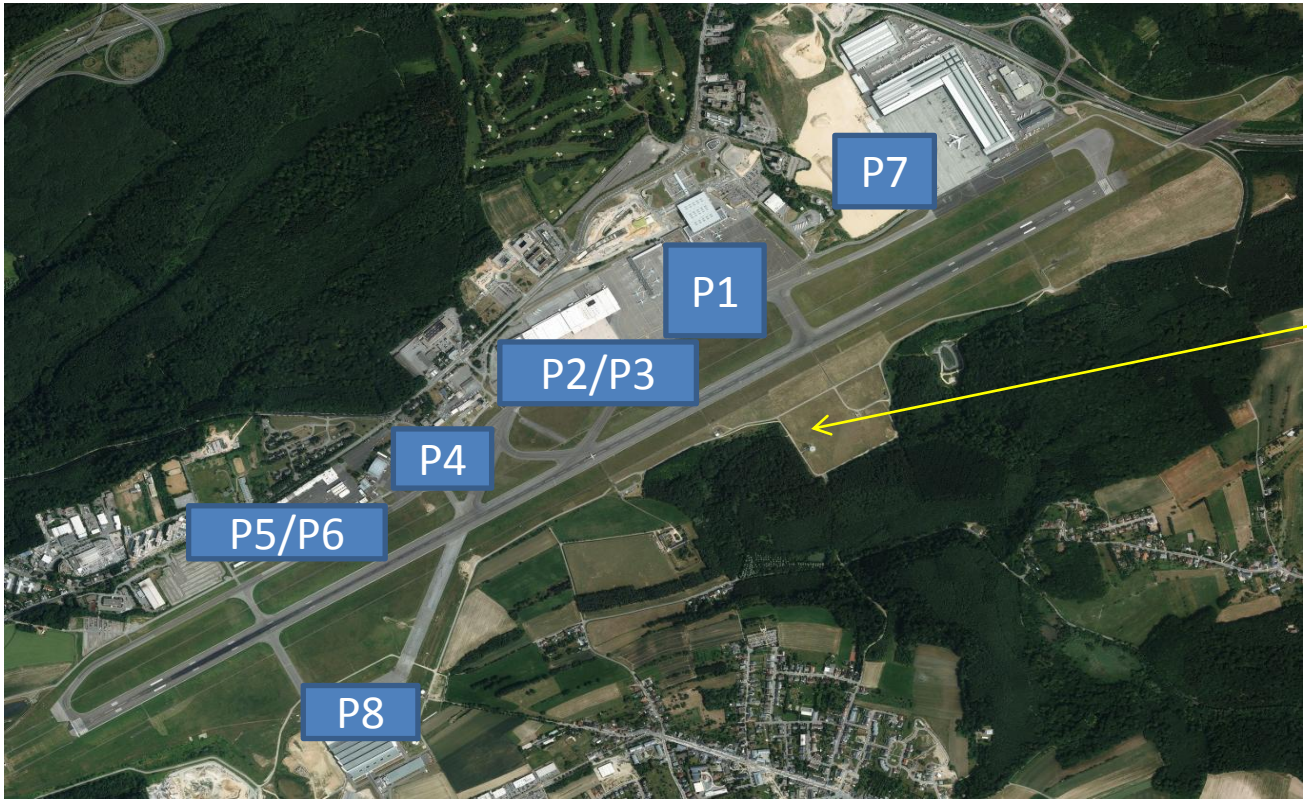
- **75%** des systèmes techniques à moderniser
- **Augmentation de la sécurité aéronautique** grâce à une modernisation de l'infrastructure technique commune avec les partenaires étrangers
- **Besoin important** en compétences **introuvables sur le marché du travail luxembourgeois**



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

DFS/Belgocontrol

DFS Deutsche Flugsicherung

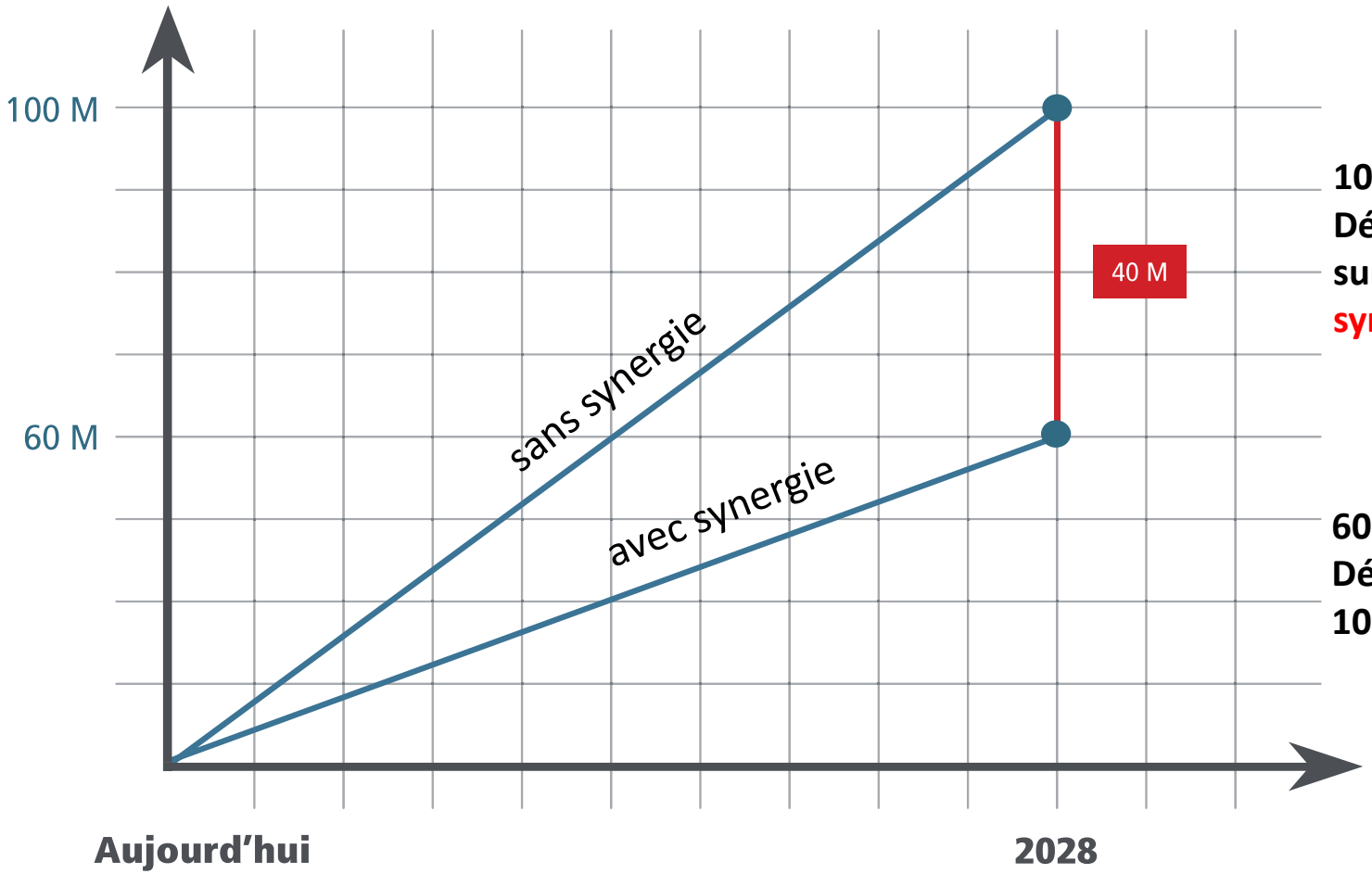
- Créée en 1993
- Appartient à 100% à l'Etat Fédéral Allemand
- Contrôle tout l'espace aérien allemand, 16 aéroports internationaux et 9 aéroports régionaux en allemagne et l'aéroport de Londres Gatwick en Angleterre
- 5.672 employés hautement certifiés, assurant la formation de nos propres agents
-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

Belgocontrol

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

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Financement actuel et futur des services de l'ANA

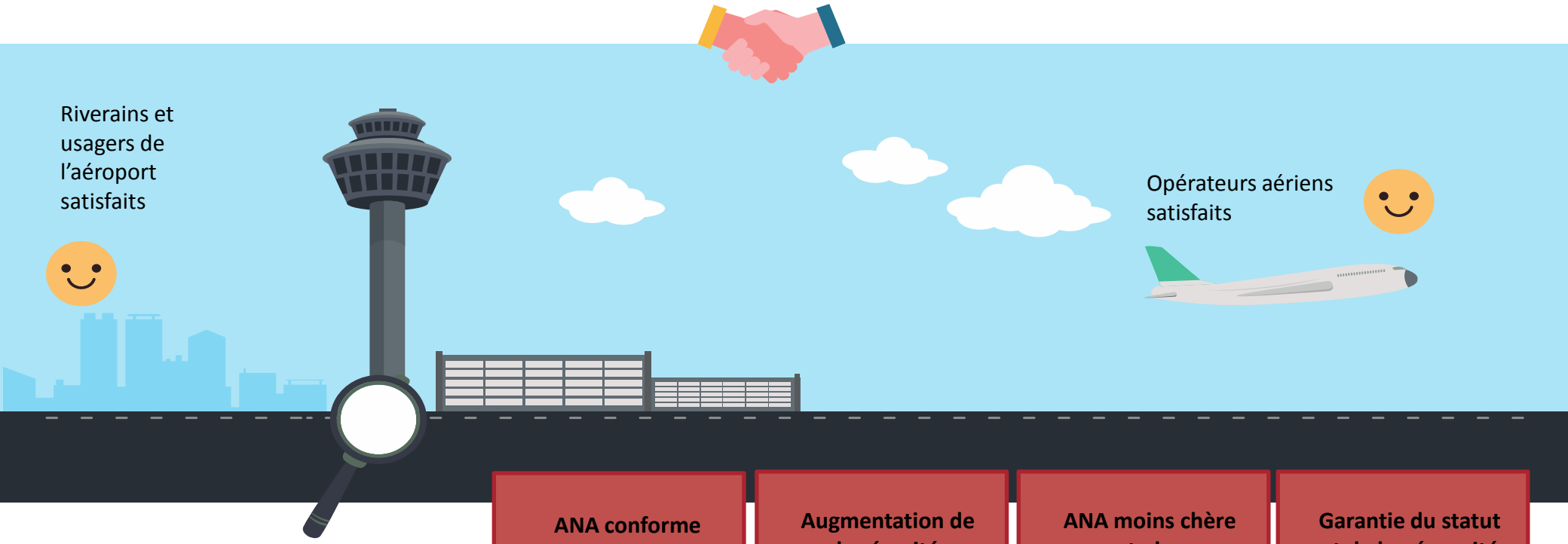


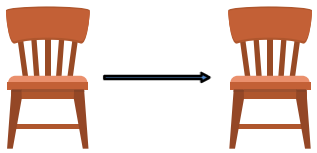
100 millions €
Dépenses des services sur 10 ans sans synergies

60 millions €
Dépenses des services sur 10 ans avec synergies

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

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





En bougeant la chaise APP nos buts seront atteints

ANA conforme aux règlements

Augmentation de la sécurité aéroportuaire

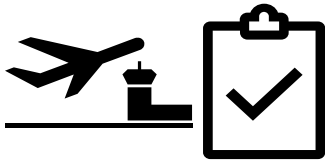
ANA moins chère et plus performante

Garantie du statut et de la pérennité

Garantie de la souveraineté

Conclusion

Les atouts d'une synergie



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

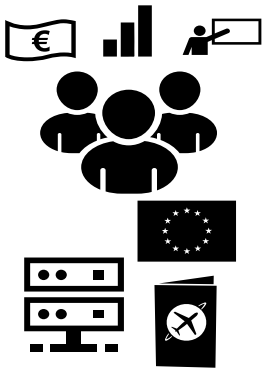
2. Survie de l'aéroport grâce à la certification.

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

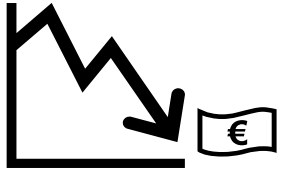


6. Garantie du statut, rémunérations et primes, de la fonction, réduction de la charge de travail et acquisition de nouvelles compétences.

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.

Téléchargement de la présentation sur

www.mddi.lu