

Luxembourg, le 3 juin 2016

**Concerne : Délocalisation du contrôle radar**

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 80 du Règlement de la Chambre des Députés, je vous prie de bien vouloir transmettre la question parlementaire suivante à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le « Paquet Aviation », au stade de la présentation uniquement, viserait à augmenter les droits de trafic avec les principaux partenaires économiques de l'Union européenne, et la Commission veut trouver des moyens pour alléger la lourdeur des contrôles de sûreté dans les aéroports, ainsi que leurs coûts. La Commission déclare aussi vouloir renforcer le dialogue social et les conditions d'emploi dans le secteur de l'aviation.

En ce qui concerne le contrôle aérien, Bruxelles tente encore une fois de relancer le projet d'un Ciel unique européen qui n'avance pas. En la matière, le Luxembourg a déjà donné le maximum en déléguant l'ensemble de son espace aérien supérieur, soit la partie contenant les voies aériennes, à Eurocontrol et Belgocontrol.

En tout état de cause, le « Paquet Aviation » n'est à l'heure actuelle qu'une série de propositions de la Commission, qui, le cas échéant, devront être soumises aux procédures habituelles de consultation et de prise de décision. On en est encore bien loin actuellement.

- 1) Monsieur le Ministre peut-il énumérer les points du « Paquet Aviation » ayant un caractère contraignant et qui sont en rapport avec le projet de délocalisation et de délégation qu'il désire appliquer au Luxembourg ?
- 2) Monsieur le Ministre peut-il rappeler précisément les directives européennes afférentes aux recommandations ou obligations de déléguer des espaces Terminal Manoeuvring Area (TMA) dans les États de l'UE ?
- 3) Monsieur le Ministre peut-il donner des exemples concrets de pays membres de l'UE où un espace TMA desservant un aéroport international majeur est délégué à un prestataire de services étranger ?
- 4) Monsieur le Ministre peut-il donner le nom et la nationalité du prestataire de services gérant les TMA des aéroports de Bruxelles, Liège et Charleroi ?

- 5) Monsieur le Ministre peut-il donner le nom et la nationalité du prestataire de services gérant les TMA des aéroports de Cologne, Hahn, Düsseldorf, Francfort et Saarbrücken ?

À plusieurs reprises, Monsieur le Ministre a souligné la nécessité de délocaliser le contrôle radar pour des raisons d'optimisation de l'efficacité de la gestion de l'aéroport. En toute logique, cela devrait signifier que la présence du contrôle radar au Luxembourg constitue un obstacle à l'efficacité de la gestion de l'aéroport.

- 6) Monsieur le Ministre peut-il confirmer que la présence du contrôle radar au Luxembourg constitue un obstacle aux projets d'optimisation de la plate-forme aéroportuaire luxembourgeoise ?

Selon le directeur de l'Administration de la navigation aérienne (ANA), des dysfonctionnements auraient pu être évités par une restructuration et une simplification opérationnelle, justifiant notamment le projet de délégation du contrôle radar vers un autre prestataire. Il faudrait donc en conclure que le contrôle aérien radar local ait causé des dysfonctionnements sur la plate-forme aéroportuaire et qu'un contrôle radar délégué vers l'étranger pourrait éviter de tels dysfonctionnements à l'avenir.

- 7) Monsieur le Ministre peut-il confirmer ces affirmations ?
- 8) Monsieur le Ministre peut-il énumérer les dysfonctionnements et confirmer si ceux-ci ont donné lieu à des enquêtes ?
- 9) Dans l'affirmative, quelles en ont été les conclusions et de quelle manière ces dysfonctionnements sont-ils imputables au contrôle radar ?
- 10) D'une manière générale, y a-t-il eu des problèmes de sécurité sur la plate-forme aéroportuaire liés au contrôle aérien ?
- 11) Dans l'affirmative, combien de ces problèmes étaient liés directement au contrôle radar ?
- 12) Pouvez-vous m'en communiquer la nature et les dater ?
- 13) Ces problèmes de sécurité ont-ils donné lieu à des enquêtes ?
- 14) Dans l'affirmative, quelles en ont été les conclusions ?
- 15) Monsieur le Ministre a-t-il comparé les statistiques concernant les incidents et accidents éventuels du contrôle d'approche luxembourgeois avec celles des repreneurs potentiels ?
- 16) Dans l'affirmative, ces statistiques indiquent-ils un meilleur niveau de sécurité aéronautique pour ces repreneurs par rapport au contrôle aérien luxembourgeois ?
- 17) Ces statistiques seront-elles incluses dans le tableau comparatif promis par Monsieur le Ministre ?

L'argument économique en faveur d'une délocalisation est régulièrement avancé, quand bien même il n'en constituerait pas l'argument principal.

18) Monsieur le Ministre sera-t-il en mesure, dans le tableau comparatif promis, de démontrer l'avantage économique et financier d'une délégation à un prestataire de services étranger par rapport au même service rendu par l'administration luxembourgeoise ?

Lors de l'entrevue au sein de la Commission parlementaire du Développement durable et des Infrastructures du 28 janvier 2016, Monsieur le Ministre ainsi que Monsieur le Directeur de l'ANA ont affirmé que les représentants du personnel étaient régulièrement tenus au courant de l'état d'avancement des études des groupes de travail afin de pouvoir faire valoir leurs observations écrites.

19) Monsieur le Ministre peut-il produire les documents remis à la représentation du personnel organisée au sein de la « Luxembourg Approach Controllers Association » (LACA), ainsi que leurs observations écrites en rapport avec les comptes rendus ?

20) Monsieur le Ministre peut-il expliquer de quelle manière les comptes rendus des réunions de travail sont transmis aux représentants du personnel de la LACA ?

Lors de l'émission « Invité vum Dag » du 1<sup>er</sup> juin 2016 sur la chaîne radio *100komma7*, Monsieur le Directeur de l'ANA, John Santurbano, a affirmé que :

« Aktuell huet Lëtzebuerg e Fluchhafen mat aacht Fliegerparkingen an iwwer 100 Niwweldeeg am Joer. Dofir soll mat engem Buedemradar e « Groundcontrol » vun all de Fliegerparkinge mat Fluchlotse garantéiert ginn – wat bis ewell net de Fall ass. Et gouf eng Etude gemaach, inwéifern mat engem Service aus engem Nopeschland déi lëtzebuenger Fluchlotse fir déi Aufgab liberéiert kënnen ginn. »

20) Monsieur le Ministre peut-il m'expliquer l'usage de chacun des 8 parkings mentionnés et m'indiquer le nombre d'emplacements d'aéronefs par parking ?

21) Pourquoi Monsieur le Ministre n'étudie-t-il pas l'option d'un « groundcontrol » par un prestataire de services étranger permettant ainsi le maintien du contrôle aérien radar national au Luxembourg ?

Lors de cette même émission, l'on apprend que: « Dem John Santurbano no ass et net méiglech, den nationalen Approach-Service bäizebehalen, a gläichzäiteg en neie Buedemradar opzebauen. »

22) Monsieur le Ministre peut-il expliquer les raisons de cette incompatibilité ?

23) Monsieur le Ministre peut-il donner des exemples d'aéroports internationaux où l'installation d'un radar sol ait entraîné la délégation de l'espace aérien à l'étranger ?

Finalement, Monsieur le Directeur affirme également que :

« Et wär net méiglech an deem Beräich zu Lëtzebuerg genuch kompetent Leit ze fannen: Eng Fluchlotsenausbildung kascht 150.000 Euro, mir brauchen heiansdo fënnef bis sechs Joer fir ee Kandidat ze fannen, deen dann am Ausland ausgebilt gëtt. »

Durant des années, nos gouvernements successifs ont eu recours à des contrôleurs étrangers des sociétés IAL et SERCO pour étoffer les effectifs du contrôle aérien national.

- 24) Combien de contrôleurs étrangers y a-t-il eu au Luxembourg ?
- 25) Combien de contrôleurs étrangers y a-t-il actuellement au contrôle aérien luxembourgeois ?
- 26) Les contrôleurs étrangers ont-ils tous été remplacés par des contrôleurs aériens luxembourgeois ?
- 27) Combien de contrôleurs aériens ont été recrutés depuis 2010 ? Ont-ils été affectés à la tour de contrôle ou à l'approche radar ?
- 28) Monsieur le Ministre a-t-il considéré l'éventualité d'avoir recours à une société SERCO, DFS ou Tower Company permettant d'obtenir rapidement des contrôleurs qualifiés pour le nouveau radar sol ou le control des parkings des avions (apron control) ? Dans la négative, pourquoi cette option n'a-t-elle pas été retenue ?

Avec mes salutations respectueuses,



David Wagner  
Député