

# Administration de la navigation aérienne (ANA)

L'aéroport de Luxembourg joue un rôle important pour la grande région, tel sur le niveau du transport des passagers que sur le niveau du transport du fret aérien. La réglementation communautaire dans le domaine de l'aviation civile ne cesse de se développer. Ainsi, les tâches de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) sont très diverses.

Sur un plan international, l'ANA gère entre autres les tâches liées à la collaboration avec les organisations internationales, tel que le FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Le FABEC a pour mission d'offrir aux utilisateurs de l'espace aérien un maximum de sécurité et de performance de services possibles, surtout en optimisant les routes aériennes. Ainsi un nombre considérable de collaborateurs de l'ANA participent aux *Steering Committees* du FABEC. En date du 6 Septembre 2011, une importante étape a été franchie lors de la réorganisation de l'espace aérien en 3 zones, une zone supérieure dénommée « espace aérien libre » une zone intermédiaire dénommée « espace aérien transitoire » et une zone inférieure dénommée « espace routes fixes ».

## La direction (DIR), le service administratif (ADM) et la certification (CER)

Ces trois unités sont étroitement liées. Vu la nature du travail à accomplir et les responsabilités assumées ils exécutent une grande panoplie d'activités.

L'unité de la certification est divisée en SMS (Safety Management), QMS (Quality Management), et SecMS (Security Management), dont l'ISMS (Information Security Management) fait partie. Le SMS veille au maintien et au développement d'un système de gestion de la sécurité aérienne. Il est aussi directement impliqué dans le processus de certification du prestataire de service de navigation aérienne. Le QMS est responsable de la re-certification de l'ISO 9001-2008, norme de la gestion de la qualité.

Le service administratif de l'ANA est divisé en différentes unités, notamment la division finances dont fait partie l'unité achat, l'unité personnel et formation, l'unité informatique, l'unité entretien et le secrétariat. 2011 a également vu la création de la division de l'aérodrome. L'unité personnel et formation a embauché plusieurs collaborateurs suite au plan d'action ANA en 2011. L'unité achat a été responsable de l'acquisition de plusieurs camions de déneigement pour le service détaché des ponts et chaussées et de quelques voitures de service. L'unité informatique a mis en ligne le nouveau site web [www.ana.public.lu](http://www.ana.public.lu), ainsi qu'un nouveau système de vidéoconférence pour participer aux vidéoconférences internationales telles qu'organisées par le FABEC. Elle était également responsable de l'élargissement et de l'amélioration de la performance du réseau informatique de 100Mb/s à 1Gb/s et de la sécurisation du bâtiment administratif via lecteurs biométriques. L'unité entretien fut responsable de l'aménagement d'un nouveau centre d'archives et de stockage, de l'aménagement de plusieurs bureaux et du remplacement du chauffage du bâtiment SIS (pompiers).

## **Service des opérations aéronautiques (AIS)**

En tant que bureau de piste des services de la circulation aérienne (ARO : Air Traffic Services Reporting Office) le service est chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol déposés avant le départ.

La distribution du bulletin d'information pré-vol (PIB : Preflight Information Bulletin) et la collecte d'informations après vol constituent les devoirs principaux d'une unité AIS d'aérodrome.

Les PIB contiennent essentiellement des NOTAM qui sont des avis donnant des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

A part ce travail journalier, différents projets concernant l'équipement technique et informatique du service sont en cours, à savoir la demande d'offres pour l'acquisition d'un système AMHS (ATS Message Handling System) et sélection de la firme Frequentis; la mise à jour de la base de données FDP\_Offline (utilisée pour l'établissement des taxes et de diverses statistiques); la mise à jour du système de traitement de plans de vol (FDP, Flight Data Processor); la demande d'une étude de faisabilité pour la connexion au service EAD BF (European Aeronautical Database Briefing Facility) d'Eurocontrol.

En collaboration avec l'unité informatique du service administratif de l'ANA, un local est en train d'être aménagé pour servir de contingency / backup au cas où les locaux du service deviendraient temporairement inutilisables (évacuation, incendie, etc.).

Dans le cadre de la coopération avec les ANSPs voisins, des entretiens par exemple avec Belgocontrol en vue de l'établissement d'un MoU (Memorandum of Understanding) concernant la publication de l'AIP et des NOTAM, sont en cours.

## **Service communication, navigation et surveillance (CNS)**

En 2011, un nouveau système d'horloge central à haute précision a été installé, permettant une synchronisation précise des différents systèmes aéronautiques actuellement en exploitation et des futurs systèmes aéronautiques.

Le projet concernant le remplacement du système de messagerie aéronautique AFTN, (Aeronautical Fixed Transmission Network), datant des années 1990, par une nouvelle génération de système AMHS (Aeronautical Message Handling System) a dûment été lancé. Le cahier des charges a été établi et une soumission publique pour l'acquisition et l'installation du nouveau système AMHS fût entamée.

De même, une soumission a été lancée quant au remplacement de trois radiobalises de navigation NDB (Non Directional Beacon).

Dans le domaine météorologique, plusieurs sous-systèmes ont été installés et mis en opération (Envinet, CLISYS, Aéroweb Pro, etc.). Le projet concernant le remplacement de la station météorologique principale AWOS (Automatic Weather Observation System) par un nouveau système est actuellement en phase de développement.

Conformément à la législation européenne en vigueur, concernant les changements prévus en 2012 du format des messages FDP (Flight Data Processor) au niveau international, un contrat a été signé avec le fournisseur du système FDP afin de procéder à une mise à jour des logiciels y afférents.

Les obligations en matière de « contingency » ont été adressées et la planification d'un nouveau centre de calcul de secours (eTECH) a été lancée.

Dans le cadre des normes et pratiques recommandées par l'OACI, il a été procédé aux vérifications biannuelles des systèmes d'atterrissage automatique des avions (ILS- Instrument Landing System) et des systèmes de radionavigations (DVOR – NDB – DME) opérationnels par une firme spécialisée dans le domaine des calibrations en vol.

## **Service électrotechnique (ELE)**

Dans le service électrotechnique, 3 activités majeures ont eu lieu en 2011.

Tout d'abord, le matériel destiné à l'entretien du balisage lumineux aéroportuaire a été modernisé, suite au benchmarking à l'aéroport de Düsseldorf.

Ensuite, il y a eu la continuation des projets d'envergure commencés en 2010, notamment le projet 'Geographical Information System / GIS': Continuation de la mise en place du GIS par l'entreprise LUXCAD et le projet 'Airport Lighting Control and Monitoring System / ALCMS': 'Factory Acceptance Test (FAT)' et 'Side Acceptance Test (SAT)' ont été accomplis et le 'Safety Case' est en route.

Enfin, il y a eu une mise à jour du contrat pour énergie électrique par option pour la solution 'verte': Nova Naturstrom d'ENOVOS.

## **Service du contrôle de la circulation aérienne (ATC)**

Hormis le contrôle et le traitement de 83.405 mouvements d'aéronefs, les activités du service ATC en 2011 se sont focalisées sur 2 éléments principaux, le contrôle d'aérodrome des mouvements au sol et l'implémentation d'un nouvel espace aérien.

La mise en œuvre du plan d'action relatif à l'amélioration du contrôle des mouvements au sol à l'aéroport est en vigueur. L'élaboration des spécifications techniques et opérationnelles pour l'implémentation d'un instrument de surveillance « radar sol » (A-SMGCS), a été accomplie. La procédure européenne de soumissions est close, et un partenaire industriel a été choisi.

En relation avec ce plan d'action, le programme de recherche en collaboration avec NLR a effectué dans une première phase un « workload assessment » qui a analysé la charge de travail des différentes fonctions et propose de restructurer les fonctions de contrôle TWR, dans le cadre de la mise en œuvre du radar sol. Les nombreuses études d'experts externes tel que Helios, Austrocontrol et Skyguide, sur une amélioration des procédures en cas de mauvaise visibilité (LVP, Aire sensible ILS, interface parkings), sont en phase de finalisation.

Le projet sur les mesures « contingency » avec une élaboration d'une solution nouvelle pour le contrôle « contingency », et une solution « contingency » pour les services dans l'espace aérien, a été entamé en collaboration avec la DFS, Deutsche Flugsicherung, et BELGOCONTROL, prestataire de services de navigation aérienne belge.

Le 10 mars 2011, l'adaptation de l'extension de l'espace aérien a été mise en place. Pour tout changement ultérieur dans l'espace aérien, la collaboration dans les blocs d'espace aérien FABEC est obligatoire, suite à quoi le service ATC participe activement dans l'élaboration d'un futur espace aérien européen, notamment par les projets FABEC IP LUX.

## **Service météorologique (MET)**

### Congrégations

Le Chef du service MET, Monsieur John Santurbano, rentré en sa fonction le 1<sup>er</sup> février 2011, représente le service MET sur des colloques et sommets internationaux auprès d'autres services météorologiques comme le KNMI (l'Institut Royal Météorologique des Pays-Bas), l'IRM (Institut Royal Météorologique de Belgique) et auprès des autres organisations internationales comme EUMETSAT (European Organization for the Exploitation of Meteorological Satellites), ECOMET (Groupe d'intérêt économique) EUMETNET (network of European Meteorological Services) et ECMWF (European Centre for Medium-Range Weather Forecasts).

Le service Met collabore également avec le DWD (Deutscher Wetterdienst) sur le système FEWIS et avec MFI (Météo France International) sur les systèmes techniques Clisys et Synergie. Un programme de formation pour les nouveaux élèves MET a été établi en coopération avec Météo France et le DWD.

### SLA avec l'Administration des ponts et chaussées

Le service MET a élaboré un Service Level Agreement pour définir les besoins spécifiques de l'Administration des ponts et chaussées quant aux prévisions météorologiques en cas de neige et de verglas pour une organisation efficace des services régionaux des ponts et chaussées.

### Météo assessment

Sur demande du Ministre, le service MET de l'ANA a établi une convention ensemble avec le Centre de Recherche Public Henri Tudor pour l'évaluation de la restructuration du service MET. Cette restructuration comprend notamment une amélioration de la collaboration avec les différents stakeholders comme l'Administration de la gestion de l'eau, Administration des services de secours avec la protection Civile, l'Administration des ponts et chaussées, le Centre de Recherche Public Gabriel Lippmann ainsi que l'Université de Luxembourg (Faculté des Sciences). Le but de ces coopérations consiste dans l'échange des besoins et données en matière météorologie.

### Certification ISO et safety

Le service MET a participé au Safety Culture Survey par Eurocontrol en mai 2011 et l'audit externe d'ISO 9001:2008 le 9 avril 2011 ainsi qu'à l'audit SMS en mars 2011.