



Votre lettre du

Vos références

Nos références

Annexes

AD/P1/1-6506-V

26.149/II/PN


Monsieur le Vice-Premier Ministre,

En sa séance du 16 mars 1995, la Commission permanente de Contrôle linguistique (C.P.C.L.), siégeant sections réunies, a examiné la plainte du 26 mai 1994 contre la Régie des Voies aériennes (R.V.A.) en raison des faits suivants:

- 1) le service CANAC est considéré comme un service d'exécution dont l'activité s'étend à tout le pays et, partant, des cadres linguistiques y sont fixés;
- 2) l'anglais est de plus en plus utilisé comme langue véhiculaire au sein du service CANAC.

Dans sa réponse du 21 février 1995 à une demande de renseignements de la C.P.C.L., monsieur Kirsch, administrateur-délégué de la R.V.A., déclare ce qui suit:

"1) Le *Computer Assisted National Air Traffic Control Center*, en abrégé CANAC, constitue le centre national de contrôle de trafic aérien qui assure la sécurité de la circulation aérienne dans la région d'information de vol et dans la région terminale autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

La région d'information de vol coïncide avec le territoire national belge, le Grand-Duché du Luxembourg et une partie au-dessus de la mer du Nord entre la Belgique et le Royaume-Uni.

La mission principale de cette sécurité de la circulation aérienne est d'assurer l'écoulement, sûr, correct et fluide de la circulation aérienne dans les régions aériennes précitées.

- 2) Sur le plan opérationnel, CANAC est dirigé par un directeur ATS et sur le plan technique, par un ingénieur en chef-directeur. L'organisation générale est assurée par le Département de la Sécurité aérienne, qui est également chargé du contrôle final de CANAC.
- 3) CANAC constitue une composante essentielle de la R.V.A. et réalise une des tâches majeures de la R.V.A., c.-à-d. assurer la sécurité de la circulation aérienne.
- 4) L'arrêté royal du 6 janvier 1989 a fixé, entre autres, les cadres linguistiques de CANAC qui ont été modifiés par l'arrêté royal du 14 décembre 1989.

A toutes fins utiles, j'attire votre attention sur le fait que le premier arrêté royal cité a, entre-temps, été annulé par l'arrêt du Conseil d'Etat 40.175 du 27 août 1992. Toutefois, un nouveau cadre linguistique de la R.V.A. sera incessamment soumis.

- 5) Les communications administratives internes se font dans les deux langues nationales. Les affaires purement techniques et opérationnelles, quant à elles, se font en anglais, la langue usuelle en circulation aérienne.
- 6) Comme il a été précisé dans la réponse à la première question, CANAC doit être considéré comme un service d'exécution dont l'activité s'étend à la région d'information de vol de Bruxelles. Internationalement, cette région est reconnue en tant que telle. L'anglais n'est pas utilisé comme langue véhiculaire interne. En raison de l'usage fréquent de la terminologie propre à la circulation aérienne, il est, dans certains cas et par souci de sécurité, nécessaire de recourir à cette terminologie pour rendre de façon non-ambiguë des situations spécifiques et des instructions."

Quant à la qualification de CANAC, la C.P.C.L. se réfère aux opinions respectives de ses sections (cfr. avis C.P.C.L. 18.217 du 14 mai 1987, 21.083 du 5 octobre 1989 et 22.195 des 6 et 13 septembre 1990).

- La Section néerlandaise estime que les services établis à l'aéroport, y compris le centre-CANAC, doivent être considérés, suivant leur champ d'activité, comme des services locaux ou régionaux.

La Section néerlandaise fait observer que la forme d'un service public ne constitue pas un critère pouvant être jugé déterminant quant à la nature qu'il adopte face aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées par arrêté royal du 18 juillet 1966 (L.L.C.) et que le législateur linguistique n'a prévu qu'un seul critère pour

déterminer si un service est central ou d'exécution, régional ou local. Ce critère unique est la circonscription du service, qui n'est autre que le territoire sur lequel il exerce sa compétence.

Selon la Section néerlandaise il ne faut donc pas de cadres linguistiques pour CANAC.

- La Section française est d'avis que le centre CANAC doit être considéré comme un service d'exécution dont l'activité s'étend à tout le pays.

La Section française estime qu'il doit être tenu compte de l'importance que représente ce service pour toute la population belge et du caractère national de l'aéroport confirmé expressément par l'article 6, § 1, X, 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles (telle que modifiée par la loi du 8 août 1988).

De plus, elle considère que les L.L.C. doivent être interprétées, pour la nature des services de la R.V.A., en fonction des travaux préparatoires de ces lois, en particulier le rapport Saint-Remy (Doc. Chambre, 331, 1961-1962, n° 27).

La Section française estime donc qu'il faut des cadres linguistiques.

Quant à l'emploi de l'anglais comme langue véhiculaire interne, la C.P.C.L. émet les considérations suivantes.

La C.P.C.L. estime que l'emploi de l'anglais peut, à titre d'exception, être accepté dans le cadre de la terminologie propre à la circulation aérienne ou du point de vue de la sécurité.

La C.P.C.L. est d'avis que la plainte est recevable et, quant à l'avis concernant le service de navette, fondée. De plus, la C.P.C.L. estime que l'avis concernant l'utilisation du système informatique, peut, dans le cadre de l'exception dont question plus haut, être rédigé en anglais.

Le présent avis est notifié au plaignant.

Veillez agréer, Monsieur le Vice-Premier Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le Président,