



LACA | Adresse postale
Luxembourg | B.P. 2665
Approach | L-1026 Luxembourg
Controllers | contact@laca.lu
Association | www.laca.lu

Avis de la LACA

concernant le projet

de délocalisation totale de l'espace aérien TMA
luxembourgeois vers un prestataire de services étranger

et

de privatisation d'un service étatique d'intérêt public
ayant une mission de haute sécurité nationale

octobre 2015

La LACA (**Luxembourg Approach Controllers Association**) est l'association des contrôleurs aériens de l'approche radar du Luxembourg, elle en est également la représentation du personnel officielle (agrément ministériel du 2 décembre 2003).

Le contrôle aérien radar est un service de l'**Administration de la Navigation Aérienne** (ANA).

Sa mission consiste à guider et à contrôler tous les aéronefs (avions, hélicoptères, planeurs, etc...) traversant l'espace aérien TMA luxembourgeois, ainsi que tous les départs et arrivées de l'Aéroport de Luxembourg. Les contrôleurs aériens assurent également une mission d'information de vol dans tout l'espace aérien concerné.

L'espace aérien TMA (Terminal Manoeuvring Area) est constitué par la partie située au-dessus du territoire du Grand-Duché de Luxembourg ainsi que d'une partie d'espaces aériens délégués des pays limitrophes et ce à partir de **400m du sol jusqu'à une hauteur d'environ 5,5km**.

Table des matières

1) Introduction	3
2) Remarques d'ordre général concernant le projet	4
3) Les aspects sociaux-économiques et financiers	7
4) La souveraineté nationale.....	9
5) La concurrence	10
6) Les garanties liées au service public et la portée de la législation luxembourgeoise	10
7) Les obligations internationales	11
8) La flexibilité et l'efficacité d'un contrôle aérien local.....	11
9) Les obligations communautaires et le redessinage du ciel européen.....	12
10) La politique du gouvernement actuel.....	13
11) L'alternative à la délocalisation	14
12) La fierté nationale	14
13) Conclusions	15
14) Glossaire: abréviations et définitions	16

1) Introduction

En date du 18 septembre 2014, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur François Bausch, et le directeur f.f. de l'Administration de la Navigation Aérienne, Monsieur John Santurbano, ont présenté aux fonctionnaires et employés de l'ANA, un ensemble d'idées et de projets dont le suivant a retenu toute l'attention de la LACA:

*« Options stratégiques pour les services de trafic aérien ATS:
Délégation partielle ou complète de l'espace aérien TMA à un partenaire FABEC »*

Les avantages avancés par la direction de l'ANA, énumérés dans le « ANA Annual Plan 2014-2015 », Table 3 – Description of strategic vision and initiatives for change at ANA service level, seraient les suivants:

- Reduction of the number of controllers (non-replacement of retiring controllers)
- Long-term cost reduction in staff related costs, maintenance costs, investment costs
- Increased efficiency in use of available ATS personnel through integrated services (TWR and ground)
- Use of existing traffic handling capacity of FABEC partners

Par la suite, est apparu un premier projet bien plus concret, dont la première version date du 12 juin 2015, intitulé « Operational & Technical Concept Belgocontrol-ANA LUX APP synergy study ».

Le concept développé est celui d'un volume d'espace unique défini comme « aggregation of current airspace volume controlled by EBBU CANAC LUS sector (FL145/FL245) and current ELLX APP volume ».

En pratique, il s'agit du transfert total et complet des services ATC gérant l'espace aérien national luxembourgeois vers un prestataire de services étranger, en l'occurrence l'entreprise publique belge BELGOCONTROL, avec à la clé la privatisation et l'abolition d'un service public luxembourgeois assurant une mission de haute sécurité et d'intérêt national. Seule la tour de contrôle conserverait son statut actuel.

2) Remarques d'ordre général concernant le projet

a) Le projet de déléguer la totalité de l'espace aérien TMA du Luxembourg à un prestataire de services étranger (en l'occurrence BELGOCONTROL) est incontestablement un projet de grande ampleur et d'envergure nationale qui aura des répercussions nombreuses et variées, qu'elles soient économiques, financières, juridiques ou politiques.

Déjà en 2006 un projet de transformer l'Administration de la Navigation Aérienne (anciennement Administration de l'Aéroport) et le contrôle aérien en EPA (établissement public administratif) fut abandonné par le gouvernement de l'époque qui avait fini par reconnaître la valeur et l'importance de la mission publique de l'Administration de la Navigation Aérienne et de l'entière responsabilité de ses services. À l'unanimité, les différentes représentations du personnel de l'ANA et en particulier la RPAA (Représentation du Personnel de l'Administration de l'Aéroport), soutenues par les syndicats CGFP et OGBL, avaient manifesté leur opposition catégorique à un tel projet en allant jusqu'à la procédure de conciliation.

Parmi les revendications, on pouvait lire (extrait d'un communiqué de presse de la RPAA signé par son ancien président Monsieur John Santurbano):

- *La nécessité de maintenir l'administration comme administration de l'État, moderne, dynamique et à la hauteur de ses tâches, jouissant également encore dans le futur de l'intégralité de ces attributions.*
- *La RPAA insiste dans l'intérêt public que l'Administration de l'Aéroport soit maintenue sous sa forme actuelle. La RPAA exige qu'aucune de ses activités ne soit transférée à qui que ce soit.*
- *La RPAA se réserve d'ores et déjà le droit de prendre, avec le soutien de la CGFP, les mesures nécessaires afin de lutter pour le maintien de l'Administration de l'Aéroport sous la forme telle qu'elle existe avec toutes ses attributions actuelles.*

b) Le contrôle aérien est une mission de service public de haute sécurité et d'intérêt général de qualité reconnu comme tel depuis plus de 50 ans au Luxembourg. Une étude récente a mis en évidence la satisfaction des utilisateurs (source: ANA annual report 2013-2014 « *user satisfaction survey* »). En 2014, l'Administration de la Navigation Aérienne a reçu le « *prix luxembourgeois de la qualité et de l'excellence* » récompensant le candidat le plus performant de sa catégorie. Le contrôle aérien y a largement contribué.

c) Le projet concernera en priorité les usagers de l'espace aérien TMA luxembourgeois, c'est-à-dire les compagnies aériennes dont Luxair, Cargolux, Luxaviation S.A., Luxembourg Air Rescue (LAR), l'aviation générale d'affaires et privée.

d) Pour argumenter le projet, l'Administration de la Navigation Aérienne met en évidence une réduction d'effectifs voire une meilleure utilisation des effectifs.

Les économies réalisées resteront marginales, car les 20 contrôleurs aériens radar, dont 19 ont le statut de fonctionnaire, devront nécessairement être réaffectés.

Des centaines de milliers d'euros et des années de formations et de spécialisations extrêmement coûteuses auront été dépensées pour rien et de nouvelles formations devront être budgétisées pour reconverter ces contrôleurs aériens.

Autre avantage cité par l'ANA: l'utilisation de capacités existantes chez BELGOCONTROL.

Cette affirmation est erronée. Le prestataire de services BELGOCONTROL devra impérativement recruter des contrôleurs supplémentaires pour la nouvelle position radar à créer, et le tout sera facturé au prix fort et payé par le Grand-Duché de Luxembourg.

Le plan « *Operational & Technical Concept Belgocontrol-ANA LUX APP synergy study* » en apporte la preuve écrite: BELGOCONTROL devra former au minimum 11 nouveaux contrôleurs aériens supplémentaires pour assurer la gestion de l'espace aérien luxembourgeois. N'ayant ni les effectifs ni les qualifications, ce seront les contrôleurs aériens luxembourgeois, ceux dont le service sera privatisé, qui devront aller former les nouveaux contrôleurs aériens en Belgique.

Par ailleurs, le souci de l'Administration de la Navigation Aérienne ne devrait certainement pas être le bon fonctionnement d'une firme privée étrangère ni les soi-disantes surcapacités chez des prestataires étrangers (cf. Annual Plan 2014-2015, Table 3: « *Use of existing traffic handling capacity of FABEC partners* »).

e) Au Luxembourg, les évolutions successives de l'espace aérien au fil des années, ayant mené à la situation opérationnelle actuelle, démontrent parfaitement qu'un contrôle luxembourgeois de son propre espace aérien TMA s'est imposé comme une solution évidente, valable et viable depuis plus de 30 ans, et cela restera parfaitement valable dans le futur.

f) L'espace aérien TMA est par principe une partie intégrante de tout aéroport d'une certaine importance, et à priori de tout aéroport international comme celui de Luxembourg. La région de contrôle terminale TMA (Terminal Manoeuvring Area) permet de protéger les trajectoires de départ et d'arrivée d'un aéroport, tout en optimisant les flux de trafic.

Il n'existe actuellement aucun cas connu où la gestion d'une TMA d'un aéroport international est volontairement dissociée de la gestion de l'aéroport lui-même, et encore moins où le contrôle aérien en est privatisé et géré par une entreprise d'un pays étranger.

Seul un contrôle national luxembourgeois restera en mesure de développer et de mettre en œuvre des procédures adaptées afin de servir au mieux, et en priorité, son aéroport et ses compagnies aériennes nationales et d'éviter ainsi, du moins sur son territoire, que celles-ci soient soumises à des décisions arbitraires de la part d'un prestataire de services étranger. Le résultat d'une privatisation risquera d'être des délais à l'arrivée, des circuits d'attente coûteux et surtout une utilisation suboptimale de l'espace aérien TMA luxembourgeois ainsi délégué.

g) Un autre point important concerne les délais et leur inévitable impact environnemental, en particulier la consommation de kérosène et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que le bruit.

Monsieur Johan Decuyper, Administrateur délégué (rapport annuel BELGOCONTROL 2013) admet que:

« Aux côtés de la sécurité, l'environnement est également à la une. Un bon usage des carburants n'est pas seulement efficace en termes de coûts, il réduit également l'impact sur l'environnement. Belgocontrol a pris, depuis longtemps, la problématique de l'environnement à bras-le-corps. Mettre l'accent sur l'efficacité horizontale des vols (horizontal flight efficiency) et veiller à ce que les routes soient les plus courtes possible, permettent d'utiliser moins de kérosène et réduisent les émissions. »

« La capacité constitue également un facteur important pour nos clients, et donc indirectement aussi pour l'attractivité de nos aéroports. Les retards entraînent, pour les compagnies aériennes, des coûts supplémentaires inutiles, surtout si ces retards sont absorbés dans des circuits d'attente – les holdings – où la consommation des avions est quasi maximale. »

Malheureusement, le projet qu'il propose pour le Luxembourg introduit de nouvelles procédures de vol bien moins flexibles et efficaces que celles qui sont utilisées actuellement.

h) Contrairement à l'agrandissement de l'espace aérien (en hauteur) de 2,5 à 5,5km depuis l'an 2000 et du volume du trafic (de quelque 20%), les effectifs des contrôleurs aériens radar au Luxembourg n'ont pas augmenté de manière significative, preuve de la bonne utilisation des ressources humaines disponibles jusqu'à présent.

Or, la nouvelle politique de réaffectation au sein de l'ANA soulève la question de la cohérence de ses projets:

- D'un côté elle désire se débarrasser d'un service radar occupant 20 contrôleurs aériens sous prétexte de vouloir réduire et optimiser les coûts du personnel.
- De l'autre côté elle désire, en mettant en avant le nombre important de parkings d'avions à gérer (elle en compte 8!), employer des contrôleurs supplémentaires, et cela uniquement pour gérer les mouvements de l'aéroport national, en réaffectant une partie des contrôleurs radar à la gestion des parkings.
- Simultanément, le projet de synergie prévoit la réaffectation de 10 contrôleurs radar luxembourgeois à BELGOCONTROL.

Précision importante: l'ANA passe sous silence le fait que la gestion des parkings ne nécessite aucunement des contrôleurs aériens qui sont tout simplement surqualifiés pour ce travail.

- i) La décision de se débarrasser de l'espace aérien luxembourgeois afin de se vouer prioritairement à la certification de l'aérodrome et à la gestion des parkings est totalement contraire aux enjeux nationaux et européens.

Le projet entraînera pour le Luxembourg, autant au niveau national qu'international, la perte définitive de tout savoir-faire dans le domaine de la gestion des espaces aériens.

De plus, l'inclusion de l'espace aérien national luxembourgeois dans l'espace aérien belge, impliquant une planification et des modifications complexes et détaillées au niveau des procédures aéronautiques et conventions existantes, rendra, une fois le plan implémenté, tout retour en arrière impossible.

Comme les modifications sont soumises à des règles internationales standardisées strictes (critères ICAO) concernant leur publication dans l'AIP (Aeronautical Information Publication), ceci implique qu'il n'y aura pas de période d'essai ou de transition, le choix sera définitif.

Finalement, la dissociation de la gestion de l'aéroport et de son espace aérien TMA est une pratique inconnue jusqu'à présent, pratique que la Belgique se garde bien d'appliquer à ses propres aéroports.

- j) Au niveau européen, le Grand-Duché de Luxembourg est membre fondateur et signataire de FABEC. Les gouvernements luxembourgeois précédents se sont tous engagés en tant que partenaires compétents dans le projet FABEC (18 novembre 2008: signature d'une déclaration d'intention visant à créer un bloc d'espace aérien fonctionnel appelé FABEC, 2 décembre 2010: signature du FABEC states agreement, 1^{er} juin 2013: ratification du traité FABEC).

Si le gouvernement luxembourgeois actuel choisit délibérément de déléguer son espace aérien TMA à un pays étranger, il perdra ainsi sa position d'acteur au sein du projet FABEC et deviendra tout au plus un simple observateur.

La délégation de l'espace aérien luxembourgeois met ainsi en péril la position de notre pays dans un projet d'envergure européenne.

3) Les aspects sociaux-économiques et financiers

Les mouvements sociaux en Belgique ont eu des répercussions nombreuses sur le secteur aéronautique belge ces dernières années. Selon BELGOCONTROL, « *des mouvements de contestation sociale ont, pour diverses raisons, frappé les activités du secteur aéronautique belge en 2013. Des mouvements de grève, menés en Belgique ou dans les pays limitrophes, ont engendré des perturbations et des annulations de vols aux mois de janvier, février, mars, avril, mai, juin et octobre, soit 7 mois sur 12* ».

Pour être complet, il y a lieu de citer également **les grèves des contrôleurs aériens belges de septembre 2009, septembre 2010, décembre 2011, janvier 2012, juin 2013, juin 2014 et décembre 2014.**

Ainsi le rapport annuel 2014 de BELGOCONTROL annonce que **les grèves des contrôleurs aériens de BELGOCONTROL sont la cause de 32% des retards en route du trafic aérien en Belgique.**

Au Luxembourg, l'absence quasi-totale de grève du contrôle aérien depuis sa création en 1948 apporte la preuve indiscutable d'un climat social, du moins pour l'instant, bien plus serein.

En cas de grève des contrôleurs aériens belges, cela signifiera pour le Luxembourg que l'aéroport sera totalement bloqué et que l'entièreté des vols commerciaux seront paralysés.

Le gouvernement luxembourgeois, n'ayant aucune influence sur les négociations lors d'actions syndicales d'un pays étranger, restera totalement impuissant et devra laisser faire, tout en espérant que les dégâts causés à notre économie et à nos compagnies aériennes nationales ne soient pas trop catastrophiques.

Le Luxembourg sera à chaque fois otage d'un mouvement syndical étranger dont les revendications ne le concernent aucunement.

Ayant privatisé son contrôle aérien, le gouvernement luxembourgeois n'aura aucune option pour reprendre les choses en main, car il n'existera plus de procédures applicables, plus d'instruments de contrôle, et surtout, plus de contrôleurs aériens qualifiés.

Le trafic aérien est un enjeu économique pour le Luxembourg, qui se veut de devenir un acteur important dans le secteur de la logistique et des transports. La politique actuelle du gouvernement est d'intégrer l'Aéroport de Luxembourg dans sa politique de diversification en matière de logistique. Tout comme le trafic ferroviaire et routier, une politique assurant un développement des trajets courts, optimisés et donc économiques et écologiques est primordiale. Il va de soi qu'une des clés les plus importantes pour assurer le développement de l'économie d'un pays est de créer des voies de communication efficaces.

Dans ce contexte, l'aéronautique occupe également au Luxembourg aujourd'hui une place de plus en plus importante. Le secteur aérien représente un pourcentage non négligeable du marché du travail et de l'économie nationale, des milliers d'emplois y sont liés directement et indirectement.

Un trafic aérien fluide offrant des routes directes et sûres sont autant de garanties pour la vitalité de l'aéroport et de nombreux secteurs de l'économie luxembourgeoise.

Concernant la stabilité financière de BELGOCONTROL, qui mieux que Monsieur Renaud Lorand, président du conseil d'administration de BELGOCONTROL, pour décrire la situation dans son bilan de 2013:

« *Dans un contexte financier difficile, Belgocontrol a une nouvelle fois enregistré une perte en 2013 mais elle a pu être réduite, grâce à quelques opportunités.* ».

« *Cela s'est traduit par une perte de revenus de 2,3 millions d'euros pour Belgocontrol. La perte de revenus cumulée sur les années 2012 et 2013 s'élève à 4,3 millions d'euros.* ».

Les chiffres publiés au rapport annuel 2014 sont encore plus alarmants: BELGOCONTROL déclare une perte cumulée depuis 2009 de 60.000.000 €. Même si le résultat d'exploitation s'améliore en passant

de -9.7 millions € en 2013 à -3 millions € en 2014, il reste toujours largement négatif, tout comme la dette de BELGOCONTROL qui s'élève à 49.311.545,84 € au 31 décembre 2014.

Le choix préférentiel de l'Administration de la Navigation Aérienne, le prestataire de services BELGOCONTROL, est de fait en déficit chronique depuis plus de 6 années de suite.

La presse belge se fait également écho de la situation financière de BELGOCONTROL :

- Dès 2010 « LE VIF/L'EXPRESS » affirme que l'entreprise est en faillite virtuelle. La direction ne nie pas ses problèmes financiers, et annonce avoir négocié un prêt de 20 millions d'euros pour garantir le flux de trésorerie. Les syndicats exigent un plan de financement, réagissant aux informations selon lesquelles l'entreprise enregistrerait un déficit de 34 millions d'euros cette année, tout en insistant que BELGOCONTROL doit à l'avenir être rémunéré pour tous les services qu'il procure, que ce soit pour Brussels Airport ou pour les aéroports régionaux.
- En 2012 ce sont les aiguilleurs du ciel qui réclament un financement correct de BELGOCONTROL. Selon la BGATC, l'association professionnelle des contrôleurs aériens belges, BELGOCONTROL ne réalise pas de bénéfice en tant qu'entreprise publique, mais réclame les coûts subis via un taux unitaire et des redevances d'atterrissage. La situation est qualifiée d'inhabitable.
- En 2013 on apprend dans la presse belge que BELGOCONTROL craint la faillite. « *L'avenir des emplois de près de 1.000 travailleurs est en jeu.* » indique le syndicat ACV-Transcom. Dans une lettre au gouvernement fédéral, les dirigeants de l'entreprise publique indiquent que BELGOCONTROL « *ne pourra plus assurer son financement dès 2014* », faute de refinancement structurel. Le VIF cite les dirigeants de BELGOCONTROL: « *Les problèmes budgétaires de Belgocontrol sont connus de longue date.* » Plus grave encore: « *Le financement est au centre d'une querelle communautaire sur fond de concurrence entre aéroports* ».
- En 2014 les problèmes financiers sont loin d'être réglés: on apprend ainsi que le secrétaire d'État Melchior Wathelet a fait prendre les dispositions légales visant à octroyer une avance récupérable à BELGOCONTROL d'un montant de 20 millions d'euros, car, toujours selon le secrétaire d'État, « *l'entreprise pourrait être confrontée à un manque de liquidités temporaire au deuxième semestre 2014 et la continuité du service public pourrait être compromise* ».
- En 2015 selon « LE VIF », suite à la panne totale d'électricité chez BELCOGONTROL, la Ministre de la Mobilité, Madame Jacqueline Galant, en réponse à de nombreuses questions à la Chambre des Députés, nie une quelconque relation entre les problèmes financiers de l'entreprise et la panne survenue. Mais elle reconnaît que l'entreprise BELGOCONTROL a connu des pertes d'exploitation entre 2009 et 2014, et annonce avoir introduit une demande de 24 millions d'euros pour assurer le financement de BELGOCONTROL cette année.

Les chiffres sont édifiants et parlent d'eux-mêmes. BELGOCONTROL ne survit depuis des années que grâce à des millions d'euros versés par le gouvernement fédéral belge, appelés pudiquement « *contrats de gestion* ».

C'est à cette entreprise que le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur François Bausch, s'apprête à confier la gestion et le contrôle de l'entièreté de l'espace aérien luxembourgeois.

Le maintien du contrôle aérien au Luxembourg permettrait par contre de gérer les coûts en interne dans l'ANA, à l'abri de toute surprise. Cela éviterait également à l'État luxembourgeois, et donc au contribuable luxembourgeois, de payer le prix fort pour un service qu'il sait aujourd'hui parfaitement effectuer lui-même dans une transparence totale des coûts.

Finalement, dans son rapport annuel 2014, BELGOCONTROL nous rappelle une fois de plus son nouveau système tarifaire et prévient:

« *Le troisième contrat de gestion introduit un nouveau système tarifaire et financier. Ce système prévoit que les services prestés par Belgocontrol dans les zones tarifaires terminales seront*

entièrement rétribués par des redevances imposées aux usagers de ces services et/ou par des revenus provenant des pouvoirs publics. ... Ce nouveau système tarifaire et financier devrait apporter une solution structurelle aux problèmes de la rétribution insuffisante de certains services auxquels fait face l'entreprise publique depuis 2010. ».

Les services prestés par cette entreprise et soumis à redevance également dans l'espace aérien luxembourgeois, feront donc bel et bien partie de la solution structurelle aux problèmes financiers de BELGOCONTROL.

De son côté, le directeur de l'ANA admet que le projet de délocalisation comporte également un volet de coopération technique avec BELGOCONTROL.

Ce volet technique ayant forcément un certain coût, il en justifie le prix à payer par la délégation de l'espace aérien au prestataire de services belge.

Cette vision des choses s'apparente plutôt à une conception de troc d'un autre âge, tout en sachant que ce transfert est d'un intérêt financier indiscutable pour BELGOCONTROL.

Il permettra ainsi à un prestataire de services étranger, par le biais de la privatisation d'un service étatique luxembourgeois, d'améliorer et de rentabiliser ses propres services largement déficitaires.

Difficile de faire mieux, certainement du point de vue de BELGOCONTROL, qui risque bien de réaliser ici une affaire en or sur le dos du contribuable luxembourgeois.

4) La souveraineté nationale

Dans l'« Essentiel » du 20 novembre 2014, le directeur f.f. de l'ANA, Monsieur John Santurbano, en essayant de rassurer la population du Grand-Duché qu'elle ne risque pas de perdre sa souveraineté, affirme: *« on gardera la souveraineté de notre espace national ».*

Il est vrai que la convention de Chicago, également référencée comme Doc 7300 de l'ICAO, dispose au Chapitre I, Article 1^{er}:

« Souveraineté: Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire ».

La convention de Chicago fut signée par le Luxembourg le 28 avril 1948.

L'article 1^{er} de cette convention dispose ainsi qu' *« il appartient à chaque État de régler l'usage de l'air au-dessus de son territoire, en tenant compte d'une part des nécessités de circulation aérienne (atterrissage compris), d'autre part, des nécessités de la sécurité nationale, tant au point de vue militaire, douanier, sanitaire, qu'au point de vue de la protection des personnes et des biens de ses habitants ».*

S'il n'y a donc pas de doute quant au maintien tout théorique de la souveraineté nationale, en réalité, et même si le directeur f.f. de l'Administration de la Navigation Aérienne préfère passer ce point sous silence, toutes les décisions opérationnelles concernant l'usage de l'espace aérien luxembourgeois seront intégralement prises à l'étranger, chez BELGOCONTROL.

Ce même contrôle aérien étranger, situé à plus de 200km du Grand-Duché, autorisera ou refusera ainsi chaque mouvement de vol dans le ciel luxembourgeois. Le Luxembourg ne sera plus maître de son espace aérien.

Il en découle de ce qui précède que le Luxembourg aura alors également perdu tout contrôle de la protection des personnes et des biens de ses habitants d'un point de vue aéronautique.

5) La concurrence

Un prestataire de services étranger ne donnera pas de priorité aux compagnies desservant l'Aéroport de Luxembourg, il n'aura aucun intérêt à privilégier des compagnies aériennes qui ne représentent rien pour lui.

Ainsi il sera fort probable que les contrôleurs aériens étrangers mettront les arrivées vers Luxembourg en circuits d'attente extrêmement coûteux en kérosène en cas de trafic aérien élevé ou dès qu'un problème se pose. Les contrôleurs luxembourgeois, étant directement à l'aéroport, ont bien davantage de possibilités de solutionner le problème, souvent directement de concert avec les compagnies (nationales) concernées.

Les contrôleurs de BELGOCONTROL, bien naturellement, préféreront avantager les compagnies desservant leurs aéroports nationaux, et s'il le faut, au détriment de Luxair et Cargolux.

Tout particulièrement concernant Cargolux et le fret à l'Aéroport de Luxembourg, rappelons que celui-ci est classé au 31^{ème} rang mondial. L'aéroport de Liège, qui est un concurrent direct dans la Grande Région, n'est classé que 41^{ème}. Au niveau européen, l'Aéroport de Luxembourg est classé 7^{ème}, celui de Liège 8^{ème} (source: Eurostat).

Personne ne peut être dupe à ce point pour ignorer ici la création par l'ANA d'un désavantage bien réel et ceci en contradiction avec l'objectif déclaré du gouvernement de faire de notre aéroport la référence de la Grande Région.

6) Les garanties liées au service public et la portée de la législation luxembourgeoise

Contrairement aux fonctionnaires assermentés luxembourgeois de l'ANA, les contrôleurs aériens belges ne sont ni tenus de respecter les lois luxembourgeoises ni le statut du fonctionnaire.

Les contrôleurs aériens luxembourgeois ont l'obligation de se conformer à la législation luxembourgeoise, et en particulier en ce qui concerne la réglementation touchant à l'exploitation technique et opérationnelle de l'Aéroport de Luxembourg. Ils sont également visés directement par la loi du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des Enquêtes Techniques ainsi que par le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile. C'est sous la supervision et le contrôle de la Direction de l'Aviation Civile (DAC) luxembourgeoise qu'ils effectuent leur travail. Celle-ci supervise et approuve non seulement les formations et le maintien des qualifications et validations, elle délivre également les licences.

À tout cela s'ajoutent un statut de fonctionnaire donnant des garanties d'intégrité solides et des contrôles policiers concernant les antécédents de chaque contrôleur aérien qui, finalement, avalisent toute une série d'atouts sécuritaires qu'il ne sera pas possible de garantir avec BELGOCONTROL.

7) Les obligations internationales

Le Luxembourg a des engagements concrets comme membre de l'OTAN. En 2014 dans une commission parlementaire le Ministre de la Force Publique, Monsieur Étienne Schneider, n'a laissé planer aucun doute que le Grand-Duché mettrait son aéroport à la disposition de l'OTAN le cas échéant. Ainsi des emplacements de stationnements pour des avions de l'OTAN sont prévus à Luxembourg, et des vols d'entraînements réguliers s'y effectuent.

Ne pas être maître de son espace aérien en temps de crise et être dépendant d'un prestataire de services étranger pourrait dans ce cas limiter le Luxembourg dans la gestion optimale de l'espace aérien et dans l'exercice de sa souveraineté et ne laisserait aucune chance de flexibilité à nos compagnies nationales.

8) La flexibilité et l'efficacité d'un contrôle aérien local

Le contrôle aérien national est situé à l'Aéroport de Luxembourg. Il a, de par sa présence toute proche des compagnies nationales, un contact aisé et facile avec celles-ci, tout particulièrement en cas de problèmes. On ne compte plus les innombrables fois où soit un pilote, soit le bureau des opérations de Luxair, de Cargolux ou de la Luxembourg Air Rescue (LAR) ou le service AIS de l'ANA, en téléphonant directement aux contrôleurs aériens, a ainsi pu régler un souci de manière rapide et efficace. Problèmes techniques, déroutements et retards par mauvais temps, vols d'entraînements, seul un contrôle aérien national est capable de réagir rapidement et efficacement de concert avec les compagnies.

Ce sont également les contrôleurs radar luxembourgeois qui autorisent par mauvais temps les vols des hélicoptères de la LAR et de la Police Grand-Ducale et en garantissent la sécurité, avec une connaissance géographique nécessaire du pays qu'aucun contrôleur de BELGOCONTROL ne possèdera jamais. Imaginons un instant que l'hélicoptère de la LAR, en cas de mauvais temps, doive demander l'autorisation de vol à Bruxelles? Avec la délocalisation de l'espace aérien luxembourgeois, ce sera le cas!

La connaissance approfondie du terrain et de la géographie est de toute première importance en cas d'incident voire d'accident. Toute perte de temps lors de la coordination avec les centres de secours peut devenir une question de vie ou de mort.

La mission d'information de vol FIS (Flight Information Service), une obligation, mais surtout un service rendu dans tout l'espace aérien luxembourgeois, n'a de sens que s'il va de pair avec une connaissance approfondie du terrain et de sa géographie.

Ceci est bien entendu également valable pour tous les autres usagers locaux et frontaliers de l'espace aérien: que ce soient les pilotes privés, les écoles de pilotage, les planeurs, ULM, paramoteurs. La proximité, la langue et la connaissance des personnes font ici toute la différence entre un véritable service de proximité et un service à distance.

Il en est de même lors des coordinations avec l'armée luxembourgeoise, en particulier lors de vols de drones militaires, et de toutes les activités de l'aviation militaire basée à Spangdahlem (Allemagne) qui nécessitent bon nombre de coordinations au quotidien.

9) Les obligations communautaires et le redessinage du ciel européen la soi-disant excuse FABEC

Aucun texte, aucun projet européen du Ciel unique (SES, Single European Sky), aucune obligation communautaire, aucun plan de performance fixé par la Commission européenne n'exige une délégation de l'espace aérien TMA luxembourgeois à un prestataire de services étranger.

Les espaces aériens TMA, considérés comme partie intégrante des opérations aéroportuaires, ne sont pas sujets à des délégations dans les cadres de FABEC et du Ciel unique. Seuls les espaces supérieurs utilisés par des appareils ayant atteint leur altitude de croisière sont délégués depuis de longues années, tout dans l'esprit FABEC, à des prestataires de services étrangers.

Dans un document FABEC intitulé « *Background info on FABEC* » on peut ainsi lire:

« *Under regulation EC 551/04 on the organisation and use of airspace in the single European sky, the Member States of the European Community have committed themselves to reconfiguring **the upper airspace** into functional airspace blocks, with a view to achieve maximum capacity and efficiency of the air traffic management network.* »

Il est donc indiscutablement bien question ici de l'espace aérien supérieur, donc l'espace aérien contenant le réseau des voies aériennes, au-dessus de l'espace aérien TMA luxembourgeois.

Un autre document FABEC intitulé « *Background info on the FABEC Feasibility Study* » cite un exemple concret, directement au-dessus et autour du territoire national luxembourgeois:

« *In the border area between Belgium, France, Luxembourg and Germany, for example, arrivals and departures to and from Frankfurt and Brussels meet with a large number of transit flights. ... Today, different control centres control this relatively small airspace despite the complex situation. The national borders also often define the control sectors of the national air navigation services, without always fully reflecting the air traffic flows.* »

Ici également, il est question uniquement de l'espace aérien supérieur, celui-là justement que le Luxembourg, en quelque sorte comme véritable précurseur de FABEC, a, depuis des décennies, délégué à BELGOCONTROL et EUROCONTROL.

En y ajoutant les coopérations existantes sur le plan technique, de la formation des spécialistes (ATC, AIS, météo...) de la sécurité, les obligations formulées dans les traités de FABEC et du Ciel unique sont largement remplies et excèdent même les exigences internationales.

FABEC et le projet de Ciel unique servent ici de prétexte, afin d'utiliser un argumentaire sur fond d'obligations communautaires, tout en sachant que la majorité des interlocuteurs ne sauront ou n'oseront contredire.

Par contre, il serait bon de se méfier de l'empressement manifesté par BELGOCONTROL à reprendre la gestion de notre espace aérien. En effet, sa direction ne s'en cache pas, et son administrateur délégué, Monsieur Renaud Lorand, affirme bien que « *Nous devons continuer d'assumer notre rôle au sein du FABEC et le renforcer dans la mesure du possible* ». Il va de soi que chaque prestataire de services de navigation aérienne (ANSP, Air Navigation Service Provider) désire le plus possible de routes et de trafic dans son espace aérien pour faire pression sur le taux unitaire et par conséquent sur les coûts des compagnies aériennes.

En étudiant les projets FABEC d'un peu plus près, force est de constater que les dates d'implémentations sont constamment repoussées suite à des problèmes nationaux des différents États membres. Ainsi les projets « *South-East* » et « *CBA Land/Central West* » ont été reportés à des dates ultérieures, ce qui est pudiquement décrit comme « *élaboration d'un nouveau planning de mise en œuvre* » par les prestataires de services de navigation aérienne du FABEC.

Seul le Luxembourg se précipiterait de l'avant, malheureusement dans la mauvaise direction!

10) La politique du gouvernement actuel

« Méi responsabel mat Steiersuen ëmgoen, bedeit och, dass et Changementer an der eegener Géranche beim Staat muss ginn. Et hu sech iwwer Jore Gewunnegte festgesat an et goufe sech Saache gelescht, déi den Ament net ze vertrieide sinn. Dat sinn zum Beispill sëlleche Servicer, déi geoutsourced goufen, déi de Staat awer selwer kann a muss géréieren. ».

Ce sont les mots du Premier Ministre, Monsieur Xavier Bettel, en date du 14 octobre 2014 lors du discours de la déclaration sur les grandes orientations politiques du gouvernement et les grandes lignes du paquet d'avenir « *Nei Perspektivë fir Lëtzebuerg* ».

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Monsieur François Bausch, tout en annonçant le 18 septembre 2014 aux contrôleurs aériens qu' « *on n'a rien sans risques* », voudrait-il soutenir la délocalisation d'un service étatique supplémentaire?

Le 10 décembre 2013 le Premier Ministre a présenté la déclaration gouvernementale à la Chambre des députés: « *Hei heescht et déi Efforten, déi mir maache fir e wierklecht Logistik-Standbee fir eis Ekonomie ze entwéckelen duerch adequat Infrastrukturen ze ënnerstëtzen. ... Dozou gehéiert och den Ausbau vun den Aktivitéiten um Findel. Dës Regierung ass drop beduecht d'Liewensfähegkeet an d'Konkurrenzkraaft vun eiser Dier zur Welt fir eis Betreiber an eis Bierger ze erhalen an ze stäerken, an awer d'Nuetsvolen op e Minimum ze reduzéieren* ». Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, s'il avalise le projet de la direction de l'ANA, risque bien de fermer ladite porte en diminuant une infrastructure de toute première importance.

« *Dës Regierung wäert och dofir suergen, datt d'Stëmm vu Lëtzebuerg an der Welt weiderhi gehéiert gëtt an datt eisen Afloss an der Europäescher Unioun an der Welt dee bleibt, deen eis et erlaabt eis Interesse wierksam ze vertrieiden* ».

Le Grand-Duché de Luxembourg, membre fondateur et signataire de FABEC, souhaite-t-il vraiment perdre sa place au sein de la Communauté européenne dans le domaine de l'aviation?

Lorsque le Premier Ministre affirme que « *Mir müssen mat manner [Geld], an Zukunft méi maachen* », l'Administration de la Navigation Aérienne fait moins avec encore plus de contrôleurs aériens, en ne contrôlant plus que la plateforme aéroportuaire!

Tout récemment, le gouvernement avançait un chiffre de +5 % de croissance. Le samedi 12 septembre 2015, sur les ondes de RTL, le Ministre de l'Économie, Monsieur Étienne Schneider, a expliqué que le Luxembourg était sorti de la crise. Ceci permettrait d'annuler un certain nombre de mesures, dont la contribution de crise qui devrait être abolie en janvier 2017.

D'une manière générale, ce même gouvernement a également reconnu que l'objectif des 10% de réduction des coûts se devait d'être plus nuancé et ne pouvait être appliqué de manière générale et indifférenciée à toutes les administrations et services.

Se pourrait-il que la gestion de l'espace aérien national mérite également une approche plus différenciée?

Finalement, un tel projet, d'importance nationale de plus, ne figure pas dans le programme gouvernemental officiel.

11) L'alternative à la délocalisation

L'espace aérien TMA luxembourgeois actuel est le résultat, au cours des dernières décennies, d'évolutions successives et d'adaptations permanentes en collaboration avec les pays limitrophes, afin d'accommoder un trafic aérien de plus en plus dense, performant et exigeant.

L'objectif pour le futur devrait donc être évident: continuer à adapter l'espace aérien TMA afin d'optimiser les tracés des avions atterrissant à et décollant de Luxembourg en vue d'une réduction des coûts opérationnels et des nuisances sonores ainsi que des autres impacts environnementaux.

Seul un contrôle national luxembourgeois restera en mesure de décider, de développer et de mettre en œuvre des procédures adaptées afin de servir au mieux, et en priorité, son aéroport et ses propres compagnies aériennes nationales et d'éviter ainsi, du moins sur son territoire, que celles-ci soient tributaires d'un prestataire de services étranger. Le même raisonnement ressort d'un courrier envoyé en 2010 au Ministre du Développement durable et des Infrastructures de l'époque, Monsieur Claude Wiseler, où la compagnie aérienne nationale Luxair favorise incontestablement une gestion luxembourgeoise du contrôle aérien de l'espace national. Dans cette lettre, Luxair suggère même une extension de notre espace aérien vers l'est, ce qui n'est manifestement pas en faveur d'une délégation d'espace à l'étranger.

12) La fierté nationale

Finalement, il y a aussi tout simplement la fierté nationale. Les gouvernements successifs se sont donnés et se donnent beaucoup de mal pour justement promouvoir le « *made in Luxembourg* ». Sur les ondes de RTL, Madame Francine Closener, secrétaire d'État à l'Économie, a souligné en date du 17 août 2015 à nouveau l'importance du « *nation branding* ».

Le contrôle aérien, gérant une grande partie des survols ainsi que toutes les arrivées vers le seul aéroport international du Grand-Duché est aussi « *made in Luxembourg* » et « *in the interest of Luxembourg* »!

Si le gouvernement possède les moyens de financer la réfection intégrale de la piste d'atterrissage, d'acheter pour l'aéroport un radar sol de 4 millions d'euros (s'agissant d'un prototype n'ayant pas encore obtenu de certification, il devra fonctionner en test de manière non-opérationnelle pendant 2 ans), de financer un satellite de plus de 100 millions d'euros, on est en droit de se demander pourquoi vouloir se débarrasser d'un service étatique de 20 contrôleurs aériens radar qui fonctionne à merveille, ne coûte pratiquement rien au contribuable, et d'aller louer les mêmes services à l'étranger au prix fort, tout en continuant à payer ces fonctionnaires!

Dans le malheureux dossier Luxleaks, certains ont posé la question de la nécessité d'un État luxembourgeois autonome et souverain. Le gouvernement s'en est montré choqué, ce qui est tout à fait compréhensible et légitime.

Ce même gouvernement oserait, par contre, remettre à l'étranger le contrôle de la partie la plus importante de son espace aérien, à savoir celle desservant directement l'Aéroport de Luxembourg!?

13) Conclusions

- a) Le contrôle aérien, une mission de service public de haute sécurité et d'intérêt général, sera privatisé.
- b) Le projet privera définitivement le Luxembourg de la maîtrise et du contrôle de l'entièreté de son espace aérien.
- c) Le contrôle aérien devra toujours être assuré, sauf que ce sera un pays étranger avec une société privée qui en sera chargé.
- d) Cette privatisation entraînera une réaffectation coûteuse de 19 fonctionnaires du côté luxembourgeois.
- e) En Belgique au moins 11 nouveaux emplois seront créés pour effectuer un service qui sera facturé au Luxembourg. Le contribuable luxembourgeois payera les nouveaux contrôleurs aériens de BELGOCONTROL (+/- 800 000€/an, hors frais de formation et de qualification).
- f) D'un point de vue technique, la collaboration amènera l'introduction de technologies étrangères. L'absence de tout appel d'offre court-circuitera les firmes luxembourgeoises, aux dépens de l'économie nationale.
- g) Le projet n'apporte aucune plus-value au Luxembourg, au contraire, il le prive d'un savoir-faire dans un secteur de pointe.
- h) BELGOCONTROL, le futur partenaire, est en déficit chronique depuis 6 années consécutives, avec une dette de quelque 50 millions d'euros.
- i) À chaque grève des contrôleurs aériens étrangers, l'Aéroport de Luxembourg sera totalement immobilisé et en sera l'otage impuissant.
- j) Le projet est en contradiction flagrante avec les engagements pris par ce gouvernement.
- k) Un retour en arrière ne sera plus possible vu que les compétences n'existeront plus au niveau national.
- l) Face à la situation factuelle, une question simple se pose: Quelles sont les motivations réelles derrière ce projet?
- m) Ne s'agit-il pas d'une solution de facilité de délocaliser et supprimer un service public, en ne regardant que ses inconvénients, tout en ignorant les multiples avantages d'un contrôle d'approche autonome sur place ?

14) Glossaire: abréviations et définitions

AIS (Aeronautical Information Service)

Bureau des opérations aériennes, son rôle étant d'assurer la bonne distribution de toutes les informations aéronautiques nécessaires à la circulation aérienne.

ANSP (Air Navigation Service Provider)

Fournisseur de service de la navigation aérienne. C'est une organisation qui gère le trafic aérien pour une société, une région ou un pays. Un fournisseur de service de la navigation aérienne peut être un service public, une entreprise appartenant à l'État ou une organisation privée.

ATC (Air Traffic Control)

Le contrôle du trafic aérien ou contrôle de la circulation aérienne, appelé communément contrôle aérien.

Aviation générale

Terme générique qui regroupe toutes les activités aériennes civiles autres que le transport commercial: aviation sportive (voltige, vol à voile) ou de loisir (tourisme), travail aérien (secours, évacuations sanitaires, formation des pilotes, épandage agricole, lutte contre l'incendie, photographie, surveillance aérienne par les douanes ou la police, etc.), aviation d'affaires, etc.

Belgocontrol

Entreprise publique autonome belge chargée du contrôle du trafic aérien, de la formation des contrôleurs aériens et personnel technique, et de l'installation et de l'entretien de l'infrastructure de navigation aérienne dans la zone dont la Belgique est responsable.

Contrôleur radar (ou d'approche)

Sa principale mission est de guider le flux de trafic aérien approchant vers un aéroport de manière à permettre aux aéronefs d'y atterrir de façon cadencée et optimisée, tout en respectant les normes d'espacement réglementaires. Il fait suivre pour cela à chaque avion la trajectoire qu'il souhaite afin de placer chaque aéronef en « file indienne » sur l'axe de la piste d'atterrissage. Il « reçoit » ses avions en provenance du contrôle régional. Le contrôleur d'approche guide également les avions au décollage (qu'il « reçoit » du contrôleur d'aérodrome) lors de leur phase initiale de montée, ou encore ceux transitant simplement au-dessus de l'aéroport. Sa zone de compétence s'étend bien au-delà de la plateforme aéroportuaire, jusqu'à 150km autour de celle-ci, mais exclut l'aéroport lui-même qui est géré par le contrôle d'aérodrome.

Eurocontrol

Organisme chargé (entre autres) de la gestion du centre de contrôle situé à Maastricht (Pays-Bas) qui contrôle l'espace aérien supérieur du Benelux et d'une partie de l'Allemagne.

FABEC (Functional Airspace Block Europe Central)

Un bloc d'espace aérien fonctionnel est un volume d'espace aérien défini en fonction des besoins du trafic aérien et non en fonction des frontières d'États.

FABEC vise les espaces aériens de l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

ICAO (International Civil Aviation Organization)

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une organisation internationale qui dépend des Nations unies. Son rôle est de participer à l'élaboration des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international.

RPA (Représentation du Personnel de l'Administration de l'Aéroport)

Une des représentations du personnel de l'Administration de la Navigation Aérienne (anciennement Administration de l'Aéroport). Son ancien président, Monsieur John Santurbano, est actuellement le directeur f.f. de l'Administration de la Navigation Aérienne.

ATS (Air Traffic Services)

Les services de la circulation aérienne, autrement appelés services de trafic aérien ou ATS désignent l'ensemble des services assurés par un organisme de la circulation aérienne afin de participer à la sécurité des vols. Ils sont au nombre de trois:

- le service de contrôle (instauré dans le but d'empêcher les collisions entre aéronefs et d'accélérer et ordonner la circulation aérienne)
- le service d'information de vol (pour fournir aux aéronefs tous les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols)
- le service d'alerte (pour alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire)

TMA (Terminal Manoeuvring Area)

Un espace aérien réglementé destiné à protéger les vols en approche ou au départ d'un ou plusieurs aéroports. Cet espace est le plus souvent un espace de vol contrôlé.