



Avis 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

RÉSUMÉ
octobre 2015

INTRODUCTION :

*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).*

*Les contrôleurs aériens radar de l'**Administration de la Navigation Aérienne (ANA)** ont pour **mission de guider et de 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 de 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.*

LE PROJET :

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 un projet qui prévoit une « **délégation partielle ou complète de l'espace aérien TMA à un partenaire FABEC** »

En pratique, il s'agira 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.

LES FAITS :

Il en sera définitivement fini d'un service « **made in – and in the interest of - Luxembourg** ».

L'entreprise BELGOCONTROL est en déficit chronique depuis plus de 6 années de suite. Sa dette s'élève à 49.311.545,84 € au 31 décembre 2014, elle déclare une perte cumulée depuis 2009 de 60.000.000 €. BELGOCONTROL ne survit depuis des années que grâce à des millions d'euros versés par le

gouvernement fédéral belge, appelés pudiquement « contrats de gestion ». La presse belge affirme dès 2010 que l'entreprise est en faillite virtuelle.

Chaque grève (7 depuis 2009, 32% des retards en route du trafic aérien en Belgique en 2014) et chaque coupure d'électricité en Belgique (en date du 27 mai 2015, le ciel belge a totalement disparu des écrans radars) signifiera le blocage total de l'Aéroport de Luxembourg.

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

Le coût d'une seule journée d'arrêt des opérations coûtera aux compagnies et à notre économie bien plus que les hypothétiques économies espérées par cette collaboration.

BELGOCONTROL devra recruter et former au moins 11 nouveaux contrôleurs aériens tandis qu'au Luxembourg les contrôleurs aériens radar perdront leur emploi et devront être réaffectés. Toutes les garanties liées au service public et à la législation luxembourgeoise seront perdues.

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.

« Méi responsabel mat Steiersuen ëmgoen, bedeit och, dass et Changementer an der eegener Géranche beim Staat muss ginn. Et hu sech iwwe Jore Gewunnegte festgesat an et goufe sech Saache gelescht, déi den Ament net ze verriede sinn. Dat sinn zum Beispill sëllege 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 ».

LES CONSÉQUENCES :

Le projet concernera en priorité tous les usagers de l'espace aérien 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.

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. Le fret aérien en particulier, l'un des piliers de l'activité aéroportuaire, subira les décisions opérationnelles du prestataire de service belge qui tentera, tant que possible, d'avantager Liège par rapport à Luxembourg. (Au niveau européen, Luxembourg est classé 7ième, Liège 8ième (source: Eurostat)).

Ce sont également les contrôleurs radar luxembourgeois qui autorisent par mauvais temps les vols des hélicoptères d'AirRescue et de la Police Grand-Ducale et en garantissent la sécurité, avec une connaissance géographique nécessaire du pays qu'aucun contrôleur étranger 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, sachant que toute perte de temps lors de la coordination avec les centres de secours peut devenir une question de vie ou de mort.

L'objectif déclaré du gouvernement de faire de notre aéroport la référence de la Grande Région ne sera pas réalisable.

Le maintien de la souveraineté nationale sera tout théorique, les auteurs du projet préférant passer sous silence que toutes les décisions opérationnelles concernant l'usage de l'espace aérien luxembourgeois seront intégralement prises à l'étranger, chez BELGOCONTROL.

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.

Aucun pays au monde possédant des infrastructures aéronautiques développées, et encore moins lorsqu'il s'agit d'un aéroport international, ne permet à un pays étranger d'assurer le contrôle et la gestion de l'entièreté de son espace aérien national.

La dissociation de la gestion de l'aéroport et de son espace aérien spécifique TMA qui justement protège les arrivées et départs est une pratique inconnue jusqu'à présent, pratique que la Belgique se garde bien d'appliquer à ses propres aéroports.

Tout retour en arrière sera impossible, il n'y aura pas de période d'essai ou de transition, le choix sera définitif.

CONCLUSIONS :

- 1) Le contrôle aérien, une mission de service public de haute sécurité et d'intérêt général, sera privatisé.
- 2) Le projet privera définitivement le Luxembourg de la maîtrise et du contrôle de l'entièreté de son espace aérien.
- 3) Le contrôle aérien devra toujours être assuré, sauf que ce sera un pays étranger avec une société privée qui en sera chargé.
- 4) Cette privatisation entraînera une réaffectation coûteuse de 19 fonctionnaires du côté luxembourgeois.
- 5) 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).
- 6) 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.
- 7) Le projet n'apporte aucune plus-value au Luxembourg, au contraire, il le prive d'un savoir-faire dans un secteur de pointe.
- 8) BELGOCONTROL, le futur partenaire, est en déficit chronique depuis 6 années consécutives, avec une dette de quelque 50 millions d'euros.
- 9) À chaque grève des contrôleurs aériens étrangers, l'Aéroport de Luxembourg sera totalement immobilisé et en sera l'otage impuissant.
- 10) Le projet est en contradiction flagrante avec les engagements pris par ce gouvernement.
- 11) Un retour en arrière ne sera plus possible vu que les compétences n'existeront plus au niveau national.
- 12) Face à la situation factuelle, une question simple se pose: Quelles sont les motivations réelles derrière ce projet?

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, les habitants de Luxembourg, son aéroport, tous les usagers et surtout ses compagnies aériennes nationales.

On évitera ainsi, du moins sur son territoire, que ces dernières soient soumises à des décisions arbitraires de la part d'un prestataire de services étranger.