



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

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

juin 2016

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'agit du transfert total et complet des services de la navigation aérienne (ATC) gérant l'espace aérien national luxembourgeois vers un prestataire de services étranger, en l'occurrence l'entreprise publique belge Belgocontrol ou l'entreprise allemande de droit privé DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), avec à la clé la privatisation et l'abolition d'un service public luxembourgeois assurant une mission de haute sécurité et d'intérêt national.

HISTORIQUE

Dès l'annonce du projet, Belgocontrol est l'option préférée du Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Or Belgocontrol est en déficit chronique depuis plus de 6 années de suite et annonce une dette de près de 50 millions d'euros à la fin de l'année 2014 (source: rapport annuel 2015 Belgocontrol). La LACA n'a eu de cesse de le répéter, et le Ministre de le nier. Finalement un scandale de financement illicite de Belgocontrol éclate en avril 2016, et, s'ajoutant aux fermetures récurrentes des aéroports belges et de l'espace aérien belge par manque de contrôleurs aériens, se solde par la démission de la Ministre de la Mobilité belge. Depuis, l'option initiale de délocalisation de l'espace aérien TMA luxembourgeois vers Belgocontrol est au point mort, et la DFS, le 2nd choix, devient aux yeux du Ministre la seule option valable.

LES FAITS

a) Les aspects financiers

Le mode de financement de la DFS est similaire à celui de Belgocontrol. La République fédérale d'Allemagne doit actuellement injecter 450 millions d'euros dans la DFS, répartis sur 4 ans (2016 – 2019) ⁽¹⁾.

Afin d'assurer le financement des retraites de ses employés, la DFS a augmenté dès 2015 «artificiellement» ses tarifs facturés aux compagnies aériennes ⁽²⁾. En outre, la DFS annonce qu'elle a procédé à une augmentation généralisée des taxes de la navigation aérienne en 2015 ⁽³⁾.

Finalement, pour couvrir ses propres risques financiers, la DFS pratique une politique de surtaxation au détriment des compagnies aériennes dites « à gros volumes », tel que Cargolux ⁽⁴⁾.

b) Les ressources humaines

La DFS doit régulièrement faire face à des retards de vols dus à une insuffisance des effectifs de contrôleurs aériens disponibles (exemples: 26 janvier 2016 et 11 avril 2016, source: Network Manager Operations Portal d'Eurocontrol).

De surcroît la DFS prévoit dès à présent un réel risque de pénurie de ses ressources humaines spécialisées à long terme ⁽⁵⁾.

Malheureusement, le Ministre fait autant aveuglément confiance à la DFS qu'il l'a fait à Belgocontrol. Nous avons vu où cela a mené chez Belgocontrol. DFS ne peut pas non plus fournir davantage de garanties à moyen et à long terme.

Au Luxembourg par contre, le Ministre possède les ressources humaines nécessaires pour continuer à fournir tous les services de la navigation aérienne (ATC) dans des conditions optimales. Les chiffres des effectifs ATC luxembourgeois actuels, comparés avec ceux d'aéroports européens similaires, sont sans équivoque.

c) Les aspects sociaux-économiques

Chaque grève des contrôleurs aériens de la DFS (1 grève et 5 menaces de grève depuis 2011) sera synonyme de blocage total de l'Aéroport de Luxembourg, qui sera à chaque fois otage d'un mouvement syndical allemand dont les revendications ne le concernent aucunement et sur lequel aucun gouvernement luxembourgeois n'aura d'influence.

Le projet prévoit également de rendre l'Aéroport de Luxembourg dépendant des systèmes informatiques de la DFS. Toute panne de ceux-ci pourra avoir comme conséquence l'arrêt des arrivées et départs de l'Aéroport de Luxembourg. La fermeture complète de l'espace aérien et des aéroports de l'ouest de l'Allemagne (dont Francfort) le 21 décembre 2015, suite à une panne généralisée des systèmes de télécommunications de la DFS, en est l'exemple parfait (source: Network Manager Operations Portal d'Eurocontrol)

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

⁽¹⁾ Rapport annuel DFS 2015, page 60 §7.3.3 Eigenkapitalstärkung durch die Bundesrepublik Deutschland

⁽²⁾ Rapport annuel DFS 2015, page 15 §1.4.3 Finanzstrategie et page 24 §2.3 Geschäftsentwicklung im Überblick

⁽³⁾ Rapport annuel DFS 2015, page 22 §2.2 Entwicklung des Luftverkehrs

⁽⁴⁾ Rapport annuel DFS 2015, page 50 §6.2.2.3 Ausfallrisiko

⁽⁵⁾ Rapport annuel DFS 2015, page 52 §6.2.4 Personelle Risiken

d) La politique gouvernementale

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

e) La souveraineté

La presse écrivait le 25 octobre 2006: « Die DFS bleibt vorerst in deutscher Hand und wird nicht verkauft. In einem ungewöhnlichen Akt verweigerte Bundespräsident Horst Köhler dem schon vom Bundestag verabschiedeten Privatisierungsgesetz am gestrigen Dienstag in Berlin seine Unterschrift. Er begründete dies mit Verfassungsbedenken. Die Flugsicherung [le contrôle aérien] ist eine sonderpolizeiliche Aufgabe und somit hoheitlich wahrzunehmen. Das Staatsoberhaupt bemängelte die geringen Einflussmöglichkeiten des Staates nach einer Privatisierung. » Ceci reste toujours autant d'actualité en 2016 qu'en 2006 ⁽⁶⁾. L'Allemagne s'est finalement bien gardée de toucher à sa souveraineté et de privatiser son espace aérien, contrairement au projet du Ministre luxembourgeois.

Même si le Ministre refuse de l'admettre, le maintien de la souveraineté nationale ne sera que purement théorique, vu que toutes les décisions opérationnelles de contrôle au quotidien dans l'espace aérien luxembourgeois, entre autres celles concernant les trajectoires d'arrivée et de départ du Findel, seront intégralement prises à l'étranger, par la DFS.

f) Le contexte européen

L'argument de la nécessité de délocalisation de l'espace aérien TMA dans un contexte européen (Ciel unique européen et FABEC) n'est pas valable. Pire, avec la délocalisation de l'espace aérien TMA vers la DFS, l'objectif du Ciel unique européen sera mené ad absurdum vu qu'un 4^e prestataire de services se verra confier la gestion du trafic aérien au-dessus du territoire du Grand-Duché, aux côtés de l'Administration de la Navigation Aérienne, Belgocontrol et Eurocontrol. Le projet ne contribue pas à une simplification de la gestion du trafic aérien tel que souhaité par la Commission européenne.

g) La politique expansionniste et agressive de la DFS et les risques pour le Luxembourg

La DFS a gagné en 2014 l'agrément afin de fournir les services de navigation aérienne (ATC) à l'aéroport de Londres-Gatwick au Royaume-Uni, aux dépens du prestataire de services britannique NATS ⁽⁷⁾. Après ce premier succès, la DFS affiche clairement que c'est une première étape pour une future expansion au Royaume-Uni ⁽⁸⁾.

Ce qui vaut pour le Royaume-Uni, est également vrai pour le Luxembourg. En décidant de déléguer à tout prix l'espace aérien TMA luxembourgeois à la DFS, le Ministre fait preuve d'imprudence et ouvre tout grand la porte à d'autres privatisations de services aéronautiques à l'Aéroport de Luxembourg. Affirmer dans la presse que la tour de contrôle restera toujours à Luxembourg n'engage que le Ministre, et cela uniquement pour la durée de cette législation. (RTL: 30 octobre 2015, Essentiel: 16 novembre 2015) On ne peut l'ignorer, étant donné que la DFS affirme elle-même mener une politique d'expansion agressive, qui tôt ou tard, l'amènera à vouloir reprendre l'entièreté des services aéronautiques à l'Aéroport de Luxembourg ⁽⁸⁾.

⁽⁶⁾ Rapport annuel DFS 2015 page 11 §1.2 Konzernstruktur

⁽⁷⁾ Rapport annuel DFS 2015, page 27 §2.3 Geschäftsentwicklung im Überblick

⁽⁸⁾ Rapport annuel DFS 2015, page 59 §7.2.7 Preisfinanziertes Geschäft

CONSÉQUENCES

- 1) Le contrôle aérien assurant entre autres les trajectoires d'arrivée et de départ du Findel, une mission de service public de haute sécurité et d'intérêt général, sera privatisé et délocalisé en Allemagne vers la Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), une entreprise de droit privé.
- 2) Les vols de l'hélicoptère de la Police Grand-Ducale évoluant à une altitude de plus de 400m au-dessus du sol nécessiteront dorénavant l'autorisation d'un contrôleur aérien allemand de la DFS avant de s'engager au-dessus du territoire national.
- 3) Les hélicoptères de la Luxembourg Air Rescue et de la Police Grand-Ducale devront demander, en cas de mauvaise visibilité, leur autorisation de vol à un contrôleur aérien allemand qui ne possède aucune connaissance géographique du Luxembourg, sachant que toute perte de temps lors de la coordination avec les centres de secours peut devenir une question de vie ou de mort.
- 4) Le maintien de la souveraineté nationale sera purement théorique. Toutes les décisions opérationnelles, entre autres les trajectoires d'arrivée et de départ du Findel, seront intégralement prises par la DFS. Le projet privera définitivement le Luxembourg de la maîtrise et du contrôle de l'entièreté de son espace aérien.
- 5) La DFS devra recruter et former de nouveaux contrôleurs aériens pour guider les arrivées et départs de l'Aéroport de Luxembourg, alors que 19 fonctionnaires luxembourgeois seront réaffectés de manière onéreuse.
- 6) Dans le cadre de FABEC et du projet de Ciel unique, le projet ne contribue pas à une simplification du trafic aérien au-dessus du territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Le contraire sera le cas.
- 7) La délocalisation de l'espace aérien TMA amènera l'introduction de technologies allemandes. L'absence de tout appel d'offre court-circuitera les firmes luxembourgeoises, aux dépens de l'économie nationale. La DFS obtiendra ainsi de facto une position de monopole au Grand-Duché.
- 8) La DFS mène une pratique commerciale agressive en s'emparant de toute opportunité sur le « marché » de la navigation aérienne. Les compagnies aériennes desservant l'Aéroport de Luxembourg risquent d'être livrées à la merci de la politique tarifaire de la DFS. Par ailleurs, personne ne peut ignorer le but de la DFS de vouloir accaparer à moyen terme la gestion de la tour de contrôle du Findel et les recettes des taxes TNC (Terminal Navigation Charges) y associées (9,5 millions d'euros en 2015).
- 9) Les subventions étatiques de la DFS par l'État fédéral allemand (450 millions d'euros répartis sur la période 2016 – 2019) rendront le bon fonctionnement du contrôle aérien au-dessus du territoire luxembourgeois tributaire de ce financement étranger.
- 10) À chaque grève ou manque d'effectifs des contrôleurs aériens allemands, à chaque incident technique au contrôle aérien de la DFS, l'Aéroport de Luxembourg sera concerné et, le cas échéant, immobilisé.
- 11) Le projet est en flagrante contradiction avec les engagements pris par le gouvernement et n'apporte aucune plus-value pour le Luxembourg. La perte de tout savoir-faire dans le domaine de la gestion des espaces aériens, un secteur de pointe, sera définitive.
- 12) Le Grand-Duché de Luxembourg se désiste ainsi de toutes ses responsabilités et engagements en matière de contrôle aérien au niveau de l'Union Européenne.
- 13) Un retour en arrière ne sera pas possible vu que les compétences n'existeront plus au niveau national. Il n'y aura pas de période d'essai ou de transition, le choix sera définitif. Il en sera fini pour de bon d'un service « *made in – and in the interest of – Luxembourg* ».
- 14) Sans exception, tous les usagers de l'espace aérien et tous les professionnels de l'aviation ont exprimé leurs inquiétudes et leurs réserves concernant ce projet de délocalisation.

CONCLUSION

Le maintien de la gestion de l'espace aérien TMA au Luxembourg permettrait de gérer les coûts en interne dans l'Administration de la Navigation Aérienne, 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.

Seul un contrôle aérien 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 du Luxembourg, son aéroport, les usagers de l'espace aérien et les compagnies aériennes. On évitera ainsi que la population du Grand-Duché soit soumise, sur son propre territoire national, à des décisions opérationnelles et financières arbitraires de la part d'un prestataire de services allemand, à savoir la Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS).

En considérant tous les éléments qui précèdent, une question simple se pose: Quelles sont les motivations réelles derrière ce projet?