



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 16 mai 2019

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 28 février 2019 et du 4 avril 2019
2. 7371 Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen et adoption d'une série d'amendements
3. Échange de vues sur la situation de l'Aéroport de Luxembourg
4. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Eugène Berger remplaçant M. Max Hahn

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
M. Christophe Reuter, M. Tom Weisgerber, Mme Dany Frank, M. Marc Reiter,
Mme Lynn Blaise, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
M. Pierre Jaeger, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (DAC)
M. Claudio Clori, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (ANA)

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des ponts et chaussées

M. René Steinhaus, directeur général de lux-Airport

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Max Hahn

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 28 février 2019 et du 4 avril 2019

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés à l'unanimité.

2. 7371 Projet de loi modifiant la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux et la loi du 21 décembre 2009 sur les permissions de voirie et modifiant la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes

Amendement 1 - Article 6 - paragraphe 1^{er}

Dans son avis complémentaire du 25 juin 2019 le Conseil d'État donne à considérer que l'article 6, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, concernant l'attribution d'une aide financière au bénéfice des communes est une matière réservée à la loi en vertu de l'article 99 de la Constitution. Or, dans une matière réservée à la loi, les principes et les points essentiels sont du domaine de la loi. Il n'appartient donc pas à un règlement grand-ducal d'imposer des conditions supplémentaires à respecter. Voilà pourquoi le Conseil d'État demande aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, ou bien de faire abstraction de la partie de phrase précitée ou bien de réintroduire les principes et points essentiels contenus à l'article 3, alinéa 2, de la loi précitée du 28 avril 2015 dans sa version actuellement en vigueur et que les auteurs du projet de loi initial ont proposé de supprimer, sinon de créer un nouveau dispositif répondant aux exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

En vue de tenir compte des observations ainsi que de l'opposition formelle émises par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 25 juin 2019, la commission parlementaire décide de rétablir la situation *ex ante* en laissant aux communes la charge de l'aménagement et du réaménagement des tronçons des infrastructures cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération et préfère garder la philosophie de la loi de 2015.

Le principe demeure alors inchangé par rapport à la loi de 2015. De plus, il est précisé que ces dispositions s'appliquent aussi pour le réaménagement de l'assise (p. ex. en cas de renouvellement partiel de la voirie qui a atteint la fin de sa durée de vie). Cette modification est importante afin de clarifier le périmètre d'intervention en question ainsi que les compétences pour ce périmètre.

Les investissements des communes relatifs aux itinéraires cyclables du réseau communal raccordant les agglomérations ou partie des agglomérations d'une

commune à un itinéraire du réseau national peuvent toujours bénéficier d'une aide financière de l'État en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 28 avril 2015.

L'article sous examen constitue une copie quasiment conforme de l'article 5 de la loi de 1999.

Ce principe permet en outre de respecter l'autonomie communale.

Il est par conséquent retenu de modifier le paragraphe 1^{er} de l'article 6 du projet de loi comme suit :

« **Art. 6.** « (1) L'aménagement et le réaménagement des infrastructures ~~pour~~ cyclistes ~~formant les itinéraires cyclables~~ du réseau national sont à charge de l'État, à l'exception des tronçons empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération qui sont à la charge des communes.

~~Les dépenses relatives aux travaux d'aménagement et de réaménagement des infrastructures pour cyclistes du réseau national empruntant la voirie communale à l'intérieur d'une agglomération bénéficient d'une aide financière de l'État couvrant le montant de l'investissement sous condition de conformité avec les modalités et les caractéristiques techniques déterminées dans le règlement grand-ducal auquel il est fait référence à l'article 3.~~

~~Les aides financières doivent être sollicitées et accordées avant le début des travaux d'aménagement et de réaménagement et sont allouées par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions à charge du budget de l'État. (...) »~~

Amendement 2 - Article 6 - paragraphe 4

Dans son avis complémentaire du 25 juin 2019 le Conseil d'État note que l'article 6, paragraphe 4, alinéa 1^{er}, dispose que, sur demande du ministre et avec l'accord des communes concernées, une voie publique faisant partie de la voirie communale peut être intégrée dans le réseau national. L'alinéa 2 du même paragraphe dispose qu'une voie publique, communale ou étatique, peut être supprimée du réseau national « par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4(2) ». Ainsi, les auteurs prévoient de modifier la liste des itinéraires cyclables du réseau national par voie de règlement grand-ducal, s'il s'agit de supprimer une voie publique du réseau national. En ce qui concerne l'intégration d'une voie publique de la voirie communale, le Conseil d'État croit comprendre que les auteurs estiment que l'accord de la commune est suffisant. Le Conseil d'État relève que l'intégration ou la suppression de voies publiques a pour effet de modifier les charges à supporter par les communes ou l'État en vertu, entre autres, des nouveaux articles 6*bis*, 6*ter* et 6*quater* introduits par les amendements parlementaires du 17 mai 2019. Il s'agit donc d'une charge financière grevant le budget des communes ou de l'État, et qui ne peut être établie que par le biais de la loi, ceci en vertu des articles 99 et 107 de la Constitution et de la Charte européenne sur l'autonomie locale, signée le 15 octobre 1985 à Strasbourg et approuvée par la loi du 18 mars 1987. Vu ce qui précède, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au nouvel article 6, paragraphe 4, de la loi précitée du 28 avril 2015. Le Conseil d'État, tout en se

référant à son avis du 22 janvier 2019, demande ou bien de modifier l'article 4 de la loi précitée du 28 avril 2015 en y précisant les voies publiques ou parties de voie publique de la voirie communale faisant partie du réseau national, ou bien d'annexer à la loi une liste des tronçons de la voirie communale visés par les auteurs. Si cette liste devait à l'avenir être modifiée pour garantir la cohérence du réseau cyclable national, il suffirait de modifier soit l'article 4, soit la liste annexée à la loi selon l'option choisie par les auteurs.

Afin de tenir compte des observations ainsi que de l'opposition formelle émises par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 25 juin 2019, la commission parlementaire propose de supprimer l'ancien paragraphe 4, qui décrivait la procédure à suivre pour intégrer voire supprimer un tronçon d'une voie publique de voirie communale du réseau cyclable national.

Seront seuls déterminés, par voie de règlement grand-ducal (prévu à l'article 4 (2)), les tronçons des itinéraires cyclables du réseau national et de compétence étatique en service. Ce règlement grand-ducal détermine la localisation géographique exacte de ces itinéraires et ceci sur des cartes topographiques à l'échelle de 1/20.000.

La commission propose par conséquent de supprimer le paragraphe 4 de l'article 6 du projet de loi :

~~« (4) Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie de la voirie communale est intégrée dans le réseau cyclable national sur demande du ministre ayant les travaux publics dans ses attributions et sous condition de conformité avec les articles 3 et 4 ainsi que de l'accord de la commune concernée.~~

~~Afin de garantir la cohérence du réseau cyclable national, une voie publique ou partie d'une voie publique faisant partie du réseau cyclable national en est supprimée par modification du règlement grand-ducal prévu à l'article 4 (2).»~~

Une lettre d'amendement est à faire parvenir au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

3. Échange de vues sur la situation de l'Aéroport de Luxembourg

Avant de passer la parole à Monsieur le Ministre François Bausch, Monsieur le Président Carlo Back (déi gréng) fait référence à l'adoption du projet de loi 7316 portant modification de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare¹ le 8 mai 2019 ainsi qu'aux débats y afférents.

En guise d'introduction, Monsieur le Ministre François Bausch note que l'Aéroport de Luxembourg a connu maints changements, tant en ce qui

¹ Projet de loi 7316 portant modification de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'Aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare, doc. parl. 7316/00.

concerne son administration que la réglementation qui encadre ses activités, ces derniers temps et que son infrastructure fait l'objet d'investissements significatifs et durables, notamment la réfection de la piste d'atterrissage et de décollage.

Face à plusieurs articles de presse évoquant des questions stratégiques relatives à l'évolution des activités de l'Aéroport de Luxembourg, l'orateur tient à relever que ni le Gouvernement ni l'Aéroport de Luxembourg dispose d'une stratégie en termes de croissance de ses activités. Le cadre normatif européen, que l'orateur qualifie de libéral, connu sous l'expression « *Single European Sky* », entraîne que l'exploitant d'un aéroport est tenu d'accorder un *slot* libre au premier arrivant sans que l'exploitant ne dispose d'une mainmise quelconque. Ainsi, les exploitants des aéroports sont tributaires de la demande qui émane des compagnies aériennes ; ceci dans l'esprit d'éviter un protectionnisme national.

Cela implique non seulement qu'il s'avère difficile, voire impossible, d'établir des pronostics fiables sur l'évolution des activités d'un aéroport, mais encore que l'opportunité de l'élaboration d'une stratégie de croissance n'est que très limitée.

En ce qui concerne l'arrivée de certaines compagnies aériennes dites « *low-cost* », l'orateur souhaite souligner que cette évolution n'est aucunement due à une intervention de sa part, mais ne constitue que l'effet d'une réorientation stratégique dans le chef des dites compagnies *low-cost*. En effet, ces exploitants préconisent à présent des départs à partir d'aéroports d'une plus grande envergure (plus importante et plus accessible) en vue d'attirer plus de clients qui se déplacent dans le cadre de leurs activités professionnelles. Aux fins d'illustration de l'imprévisibilité de tels changements, l'orateur indique qu'une des compagnies susvisées n'annonçait son arrivée à l'Aéroport de Luxembourg que deux jours avant le premier vol effectué à destination de Luxembourg.

Les activités dans le domaine du fret aérien dépendent fortement de la conjoncture et sont dès lors susceptibles de connaître des variations significatives d'un exercice à l'autre.

À noter encore que la demande globale en termes d'activité aérienne est en forte croissance ; l'orateur met en exergue qu'une telle évolution n'est que difficilement dirigeable. Au niveau européen, l'on songe dès lors à instaurer une taxe soit sur l'éjection du carbone-dioxyde, soit sur la consommation en kérosène afin de limiter cette évolution ; des échanges y afférents sont à l'ordre du jour du prochain conseil des transports, télécommunications et énergie de l'Union européenne.

En ce qui concerne les vols de courte distance tels ceux qui desservent des destinations à 1 000 voire 500 kilomètres de l'aéroport du départ, l'orateur tient à souligner que la solution ne consiste pas à infliger une taxe aux compagnies aériennes offrant ces vols, mais de proposer plutôt des alternatives viables voire préférables aux transports aériens. À cet effet, il s'avère indispensable de miser sur le développement des chemins de fer de manière à inciter les consommateurs à privilégier ces moyens de transport au trafic aérien.

Monsieur le Directeur-général de l'Aéroport de Luxembourg continue en retraçant l'évolution générale des activités de l'aéroport durant les cinq années

passées. À cette fin, l'orateur note qu'en 2018, l'Aéroport de Luxembourg a franchi le cap des 4 millions de passagers ; cette évolution s'inscrit dans une progression plus large du trafic aérien observée dans la Grande Région.

Cette évolution positive provient principalement du transfert structurel des activités de certaines compagnies aériennes dites « *low-cost* », comme évoqué ci-dessus, des aéroports moins importants de la région vers les aéroports d'importance régionale en vue d'attirer plus de clients dans le domaine des voyages d'affaires. À noter encore que l'Aéroport de Luxembourg constitue, pour la plupart des cas, la destination finale des voyageurs de sorte qu'il n'est pas à considérer comme aéroport de transit ; la demande provient ainsi dans une mesure non négligeable de la région luxembourgeoise.

L'orateur tient également à souligner, à l'instar de Monsieur le Ministre François Bausch, que l'arrivée des compagnies *low-cost* sur le marché luxembourgeois s'est faite de leur gré sans aucune incitation de la part de l'Aéroport de Luxembourg ; l'Aéroport étant tenu d'allouer les *slots* à celui qui en demande l'occupation sous l'unique condition qu'ils soient libres en vertu des prescriptions européennes applicables en la matière.

En ce que le secteur de la navigation aérienne figure parmi les plus libéralisés, il n'existe pas de délai minimal entre la demande d'occupation d'un dit *slot* et son exploitation ; il peut s'agir de plusieurs années ou simplement de quelques jours.

Les éléments qui précèdent expliquent qu'il s'avère peu judicieux d'établir des prévisions en la matière ; l'arrivée ou le départ d'une compagnie aérienne du marché luxembourgeois est susceptible de perturber fondamentalement les pronostics établis toutes circonstances constantes.

Dans ce contexte, le rôle des aéroports se limite à fournir le support nécessaire à l'exploitation des *slots* alloués aux compagnies aériennes. À cet effet, l'Aéroport de Luxembourg continue à investir dans ses infrastructures et à optimiser les processus d'ores et déjà en place. En guise d'illustration, l'orateur cite l'ouverture du Terminal B, l'installation des contrôles automatiques aux frontières et évoque des projets d'optimisation futurs en ce qui concerne notamment le *check-in*, les contrôles de sécurité, ainsi que le *Baggage drop-off* et le *Hand Baggage Check* ; au-delà, le développement à long terme du terminal fait l'objet d'analyses supplémentaires afin d'aboutir à une utilisation optimale des infrastructures disponibles actuellement.

Ensuite, Monsieur le Directeur de l'Administration de la navigation aérienne (ci-après « ANA ») enchaîne afin d'explicitier la restructuration dont son administration a fait l'objet et qui visait à instaurer une meilleure unité interne, à fédérer autour de valeurs communes, à augmenter l'efficacité et, en général, à améliorer la collaboration avec les autres intervenants ; cette restructuration a abouti en 2018 et a mené, aux dires de l'orateur, à un certain apaisement de la situation suite à quelques turbulences vécues auparavant.

À titre exemplatif, l'orateur cite quelques éléments de la prédite restructuration :

- Le nouvel organigramme a été publié en janvier 2018 ;
- La nouvelle équipe dirigeante est en place avec une direction connaissant le contexte interne et externe et affiche la volonté de

- développer de bonnes relations avec tous les acteurs de la plateforme aéroportuaire ;
- Des contacts avec les parties prenantes ont eu lieu afin de renforcer les relations ;
 - Une note stratégique interne a été établie pour conserver et développer toutes les compétences de l'ANA (contrôle aérien, services techniques, services opérationnels, services administratifs) ;
 - Mise en place et communication d'une charte de valeurs communes permettant de renforcer la cohésion et l'esprit « *one entity* ». (*IRICE= Integrity, Respect, Innovation, Commitment, Excellence*).

Faisant référence au diapositif 10 de la présentation ci-jointe², l'orateur souligne que le nouvel organigramme fait état de plusieurs organes dont les attributions et interactions sont clairement définies.

En ce qui concerne la collaboration entre l'ANA et l'Aéroport de Luxembourg, l'orateur indique que cette collaboration vise à appliquer les accords signés entre les deux parties dans le cadre de la certification de l'aérodrome et traduire de façon opérationnelle les responsabilités respectives. Dans ce contexte, l'ANA fournit certains services à l'Aéroport de Luxembourg, tels que définis dans le *service level agreement* : services électrotechniques, services opérationnels, service incendie et sauvetage par le biais du Corps grand-ducal d'incendie et de secours (ci-après « CGDIS »).

Il s'agit dès lors d'une coopération et coordination aux niveaux stratégique, tactique et opérationnel pour ce qui est des projets d'envergure, les travaux et chantiers, les opérations journalières, les inspections ainsi que la surveillance de la faune locale. À cet effet également, des audits réguliers sont effectués par la Direction de l'aviation civile (ci-après « DAC ») et des plans d'action assurent la progression continue ainsi que la conformité.

Monsieur le Ministre François Bausch tient à relever le projet de construction d'une nouvelle tour (de contrôle ???) rassemblant de préférence l'ensemble des fonctions administratives, techniques et opérationnelles de l'ANA en un seul et même endroit ; ce projet est inscrit dans l'accord de coalition du Gouvernement de 2018 et a également été repris dans le débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État du 7 février 2019. Un emplacement provisoire pour la tour a d'ores et déjà été trouvé.

La construction de cette nouvelle tour (de contrôle ???) va de pair avec la mise en état de l'ancienne afin que celle-ci puisse être utilisée à titre subsidiaire, afin d'éviter que l'Aéroport de Luxembourg soit contraint à recourir aux prestations d'un aéroport voisin ; l'orateur se voue à tenir la Chambre des Députés au courant de l'avancement de ce projet.

Monsieur le Directeur de l'ANA reprend la parole afin d'élucider les objectifs poursuivis par la construction de cette nouvelle tour :

- Être plus efficient en évitant la dispersion des équipes ;
- Alternative à une rénovation globale coûteuse ;
- Répondre à des problèmes récurrents en termes de réglementation et d'infrastructure :

² Voir annexe.

- Absence d'une tour de contingence ;
- Proximité des bâtiments administratifs avec les taxiways ;
- Une meilleure visibilité pour le contrôle aérien ;
- Rester à la pointe de l'innovation avec un bâtiment performant ;
- Maîtriser l'empreinte environnementale ;
- Faire face aux défis futurs de l'aéroport.

Ce projet prendra environ six ans.

Le deuxième projet d'envergure que Monsieur le Ministre François Bausch souhaite évoquer est celui du renouvellement des pistes. Ce projet suscite deux observations dans le chef de l'orateur ; en premier lieu, il est relevé que l'Aéroport de Luxembourg ne dispose que d'une seule piste de sorte que l'organisation des travaux tient nécessairement compte des activités de l'aéroport.

En second lieu, l'orateur précise que l'Aéroport de Luxembourg, en tant qu'opérateur économique indépendant, est soumis à la réglementation européenne en matière d'aides d'État de manière que le financement du renouvellement de la piste de l'aéroport doit, à titre principal, provenir de l'Aéroport de Luxembourg, i.e. non pas de l'État luxembourgeois. Actuellement, des échanges relatifs à une contribution étatique à ce projet sont prévus avec la Commission européenne.

Les travaux seront exécutés par l'Administration des ponts et chaussées en collaboration étroite avec l'Aéroport de Luxembourg et la DAC en informant les compagnies aériennes présentes sur le marché luxembourgeois.

Monsieur le Directeur de l'Administration des ponts et chaussées souhaite d'emblée mettre l'accent sur les enjeux qui sous-tendent de tels travaux en ce que l'Aéroport de Luxembourg ne dispose que d'une seule piste sans option alternative et que les travaux ne peuvent être effectués qu'en absence d'atterrissages et de décollages. L'orateur tient également à souligner que le renouvellement de la piste s'impose au vu du maintien de l'opérationnalité et de la garantie de la sécurité pour le futur.

Le renouvellement de la piste ne constitue pas une urgence aux yeux de l'orateur, mais s'avère nécessaire au vu des considérations précitées ; pour ce qui est des réparations de moindre envergure, la sécurité et l'opérationnalité sont garanties par le biais d'interventions uniques de sorte que le prédit renouvellement ne vise qu'à combler des soucis de durabilité.

À ce stade, l'Administration des ponts et des chaussées effectue des études et les travaux préparatoires relatifs au câblage et à l'illumination de la piste en vue de lancer l'appel d'offre au plus tard en début 2020.

Monsieur le Directeur de l'Aéroport de Luxembourg continue par exposer quelques autres projets entrepris par l'Aéroport de Luxembourg, dont notamment :

- Le nouveau quartier général de Cargolux ;
- La construction du *Skypark Business Center South* ;
- L'élargissement du *Parking P10* ;
- La réparation de la nouvelle *Fuel Farm* ;

- Le remplacement du système de contrôle de sûreté des bagages requis par la législation européenne pour septembre 2020 ;
- La construction de la nouvelle caserne du CGDIS.

Monsieur le Ministre François Bausch reprend la parole afin d'évoquer le sujet de redevances dues dans le cadre de la navigation aérienne et précise que l'on songe à introduire de nouvelles redevances d'ores et déjà prévues dans le cadre posé par l'Union européenne actuellement applicable mais non encore mises en œuvre sur le plan national.

Dans cet ordre d'idées, Monsieur le Directeur de l'ANA mentionne la redevance « *Terminal Navigation Charges* » qui est à la charge des compagnies aériennes et vise à couvrir les coûts des services prestés en relation avec la navigation aérienne ; cette redevance trouve son fondement légal dans le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n°390/2013 et (UE) n°391/2013³. Le montant de cette redevance dépend de la masse maximale au décollage⁴ ainsi que de deux facteurs de modulation, à savoir la plage horaire et la performance acoustique des aéronefs ; l'ANA est le premier prestataire de services de la navigation aérienne à introduire une telle modulation favorisant les aéronefs moins bruyants.

Le cadre normatif européen réserve encore la possibilité d'introduire d'autres redevances ; piste que l'on compte suivre en vue de l'adaptation progressive des redevances aéroportuaires. En amont de la publication des nouvelles redevances pour la prochaine saison, la réglementation européenne prévoit que l'exploitant de l'aéroport doit consulter le Comité des Usagers de l'Aéroport, qui comprend les compagnies aériennes présentes. Ce processus a été lancé fin avril 2019.

Monsieur le Ministre François Bausch tient à préciser que les atterrissages et décollages lors des heures de nuit sont interdits sauf exceptions qui seront frappées par la prédite modulation relative à la plage horaire utilisée afin de décourager le plus possible ces vols.

Ensuite, Monsieur le Directeur de l'ANA souhaite se pencher sur les mesures mises en place contre les nuisances sonores. Ainsi, l'ANA a développé un éventail d'actions supporté par le ministère de tutelle dans le cadre du plan d'action de lutte contre le bruit et de sa certification environnementale ISO 14001. L'objectif est de proposer une approche équilibrée et durable du développement du trafic aérien entre les besoins des usagers et des riverains.

Dans ce cadre, les modulations susmentionnées de la redevance TNC ont été introduites en 2015 et en 2018, des procédures opérationnelles de réduction du bruit ont été mises en œuvre telles l'approche en descente continue. Également en 2018, ont été confectionnées une analyse détaillée des motifs invoqués justifiant les dérogations au principe de l'interdiction des vols de nuit ainsi qu'une charte de bonnes pratiques en matière de lutte contre les nuisances sonores.

³ Règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013 (Journal officiel de l'Union européenne, 25 février 2019)

⁴ *Maximum take-off weight* (« MTOW ») en anglais.

Au-delà de ces actions, l'ANA organise des tables rondes périodiques entre les riverains, les compagnies aériennes avec l'appui du ministère pour échanger sur les besoins respectifs. Ce dialogue constructif ainsi que la mise en œuvre des actions précédentes a permis de réduire en 2018 l'augmentation des vols de nuit malgré l'augmentation du trafic global. Cette tendance se poursuit sur le premier trimestre 2019 avec une diminution conséquente des vols de nuit. Par rapport à 2017, le nombre total de mouvements a augmenté de 5% tandis que le nombre de vols de nuit a diminué de 3,5% en 2018 ; tendance qui ressort particulièrement lorsqu'on considère les vols effectués entre 24:00 et 6:00, qui, eux, ont diminué de 9,5%.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre François Bausch évoque un projet consistant à déplacer la zone actuellement utilisée pour les essais de moteurs des aéronefs pour des raisons tant opérationnelles qu'environnementales.

Échange de vues

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) souhaite obtenir les renseignements suivants :

- Serait-il possible d'invoquer l'utilisation de l'Aéroport de Luxembourg dans le cadre des efforts de défens prestés par le Luxembourg pour le compte de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (ci-après « OTAN ») en tant que justification par rapport à la Commission européenne concernant un concours financier de l'État aux travaux de renouvellement de la piste de l'aéroport ?
- La possibilité de fermer l'aéroport complètement à la circulation durant une période limitée a-t-elle été évoquée au vu des contraintes temporelles significatives que pose l'opérationnalité continue de l'aéroport ?
- Comment sont déterminés les temps d'embarquement pour les vols décollant de l'Aéroport de Luxembourg et est-ce que ces intervalles de temps sont plus importants ailleurs ?
- Quel est le degré de saturation des parkings de l'Aéroport de Luxembourg ?
- Combien de vols de nuit sont effectués par année en chiffres absolus ?

En ce qui concerne le nombre absolu de vols de nuit, Monsieur le Ministre François Bausch renvoie à la présence Internet de l'ANA qui répertorie ces données en toute transparence⁵.

Pour ce qui est de l'impact de l'usage de l'Aéroport de Luxembourg pour les activités de l'OTAN sur la position de la Commission européenne en matière d'aides d'État, l'orateur estime cet impact nul.

La durée des travaux dépend de la méthodologie retenue ; il est précisé que ces travaux ne pourront avoir lieu entre avril et octobre en raison des conditions météorologiques. La fermeture totale de l'aéroport constitue une option de dernier ressort à laquelle l'on ne saurait recourir exceptionnellement et que lors des fins de semaine. La durée totale des travaux peut s'élever à quatre saisons selon la méthodologie pour laquelle l'on optera.

⁵ <https://data.public.lu/fr/datasets/statistiques-vols-de-nuit/>.

Monsieur le Directeur de l'Administration des ponts et chaussées note que la méthodologie choisie initialement consommait plus de temps de sorte qu'il a été décidé d'étudier des alternatives.

Monsieur le Directeur de l'Aéroport de Luxembourg note que la saturation totale des parkings de l'aéroport ne risque d'être atteinte lors des vacances de Pâques ou en été en évoquant la possibilité de réservation anticipative d'emplacements.

Monsieur le Ministre François Bausch tient à ajouter que l'extension du tram vers l'aéroport pourra également soulager l'occupation des parkings.

Quant au temps d'embarquement, Monsieur le Directeur de l'Aéroport de Luxembourg renvoie au fait que les compagnies aériennes sont libres de les fixer à leur gré ; au demeurant, l'orateur tâche d'optimiser les processus dont l'aéroport est le maître.

Monsieur Marc Goergen (Piraten)

- salue les divers projets présentés en date de ce jour ;
- s'interroge sur l'impact d'une taxe sur l'éjection de carbone dioxyde ou sur la consommation de kérosène sur le nombre de mouvements à partir et à destination de l'Aéroport de Luxembourg ;
- s'interroge sur le nombre de passagers qui traversent l'Aéroport de Luxembourg en comparaison avec les aéroports voisins ;
- rend attentif aux tarifs élevés du stationnement de courte durée de l'aéroport ;
- relève que les vols internationaux à partir du Luxembourg desservent des destinations qui se trouvent à moins de 1 000 kilomètres de l'aéroport du départ ; évidence dont il s'agit de tenir compte lors des réflexions futures ;
- s'intéresse au développement de la navigation aérienne privée à l'Aéroport de Luxembourg ;
- s'interroge sur la stratégie que se donne le Gouvernement en termes d'augmentation ou de diminution du nombre de passagers ;
- salue le maintien des infrastructures de contrôle de l'ANA sur le site de l'Aéroport de Luxembourg.

Monsieur le Ministre François Bausch note qu'il n'existe, à ce stade, aucun projet qui traite de l'aviation privée.

En ce qui concerne les vols internationaux ne couvrant que des distances inférieures à 1 000 kilomètres, l'orateur note que l'on ne saurait décourager le recours à de tels vols par des redevances sans simultanément offrir des alternatives viables faisant allusion aux chemins de fer qui peuvent constituer une véritable alternative, notamment en ce qui concerne les vols de moins de 500 kilomètres.

Quant aux possibles taxes prémentionnées, l'orateur note que leur mise en place éventuelle est sujette à une approbation au niveau de l'Union européenne, tout en faisant part de sa préférence pour l'option de la taxe sur la consommation de kérosène. L'impact sur l'économie générale est jugé minime.

Pour ce qui est de la stratégie gouvernementale relative au nombre de passagers, l'orateur souligne qu'il n'en existe pas, tout en renvoyant aux variations imprévisibles évoquées ci-dessus. Pour ce qui est du fret aérien, des contraintes matérielles limitent l'activité.

Monsieur Jeff Engelen (ADR) abonde dans le sens de Monsieur le Ministre François Bausch lorsque ce dernier relève la nécessité de proposer des alternatives viables aux vols de moins de 500 kilomètres afin de réduire leur nombre.

En ce qui concerne les infrastructures de l'Aéroport de Luxembourg, l'orateur souhaite connaître la capacité maximale en termes de passagers que les infrastructures permettent de servir.

Monsieur le Ministre François Bausch note que l'on est loin des capacités maximales de l'aéroport, tout en soulignant qu'il n'est nullement dans l'intention du Gouvernement d'atteindre le plafond posé par ces infrastructures. L'Aéroport de Luxembourg constitue, aux yeux de l'orateur, en premier lieu un élément de la connectivité du Luxembourg, ce qui implique que les priorités sont axées sur la modernité, le confort et l'accessibilité offerts par l'aéroport.

Se basant sur une prise de position d'un habitant d'un quartier attenant à l'aéroport, Monsieur Félix Eischen (CSV) note que cette personne privée prétend que l'introduction de la redevance TNC susmentionnée a mené à l'abolition de la taxe d'atterrissage et plaint dès lors la passivité du Gouvernement quant à la limitation des vols de nuit.

L'orateur relève également la fermeture du magasin sis à l'Aéroport de Luxembourg spécialisé dans la vente de produits luxembourgeois et souhaite en connaître les motifs.

Monsieur le Ministre François Bausch précise que l'introduction de ladite redevance TNC fait suite à un changement au niveau de la régulation européenne en la matière et que l'on étudie à présent l'introduction de redevances connexes que le cadre européen prévoit d'ores et déjà. Le reproche formulé par la personne privée n'est nullement fondé en ce que le montant de la redevance TNC est augmenté en cas de vol de nuit de manière à décourager activement ces derniers.

Monsieur le Directeur de l'ANA soulève que le montant total des redevances recueillies à partir de 2008, que ce soit au titre de la taxe d'atterrissage ou en vertu de la redevance TNC, est stable de sorte que le remplacement de la taxe d'atterrissage n'a pas eu un impact négatif.

Monsieur le Directeur de l'Aéroport de Luxembourg note que la fermeture du magasin précité s'inscrit dans une stratégie plus globale qui tend à promouvoir les produits d'origine locale à travers l'intégralité du magasin principal de l'aéroport afin de mettre l'accent sur la production luxembourgeoise.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) note que la fréquentation de l'Aéroport de Luxembourg dépend de l'attractivité des aéroports voisins ; l'essor constaté dans les contrées luxembourgeoises ne serait-il qu'une conséquence de l'absence d'investissement durable dans les aéroports des régions limitrophes ?

Monsieur le Ministre François Bausch tient à nuancer les propos de Monsieur Yves Cruchten en ce que l'aéroport de Liège constitue un concurrent direct de l'AéLuxembourgLuxembourg principalement en ce qui concerne le fret aérien en raison du fait qu'il est admis d'y atterrir et décoller tout au long de la nuit sans interruption quelconque ; circonstance qui ne dépend pas des investissements effectués. Une multitude de facteurs détermine la fréquentation des aéroports.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Luxembourg, le 16 mai 2019

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Annexe : Diapositives présentées lors de la réunion sous rubrique.



Échange de vues sur la situation de l'Aéroport de Luxembourg

le 16 mai 2019



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Département de la mobilité
et des transports



- Evolution générale de l'aéroport
- Acteurs sur le terrain
- Projets d'infrastructure
- Redevances
- Mesures contre les nuisances sonores



Evolution générale de l'Aéroport





	2014	2015	2016	2017	2018
Passagers	2.468.000	2.687.600	3.021.900	3.600.000	4.040.000
Croissance	12%	9%	12%	19%	12%
Compagnies	11	13	15	16	15
Destinations	65	67	72	78	82
Cargo	725.100 t	759.100 t	822.300 t	938.000 t	957.000 t
Croissance	5%	4%	8%	14%	2%

Pour 2019 nous attendons une croissance moindre pour le transport de passagers, ainsi qu'une baisse en volume cargo.



Compagnies de passagers à l'aéroport



Processus de lancement pour une nouvelle route aérienne

- Analyse des données économiques par la compagnie aérienne
- Conseils fournis par l'aéroport et négociations avec le Ground Handling (nouvelle compagnie aérienne)
- Demande des créneaux horaires possibles (Slots) pour les arrivées et départs auprès de l'ACL (coordinateur de slots de lux-Airport qui est neutre et indépendant)
- Selon les règles d'attribution fixées par le règlement européen, les slots disponibles ne peuvent pas être refusés
- Décision de lancement par la compagnie aérienne
- Début des ventes
- Services opérationnels avec l'aéroport (nouvelles compagnies aériennes)
- Lancement de la route

Terminal pour passagers

- Juillet 2017: Ouverture réussie du Terminal B
 - Le Terminal B pourvoit 9 portes d'embarquement supplémentaires, ce qui permet d'augmenter le nombre total des portes d'embarquement de 15 à 24.
- Juillet 2018: Ouverture des nouveaux contrôles automatiques aux frontières
 - Augmentation de la capacité pour l'immigration en provenance de pays non Schengen de 3 à 9 couloirs
 - Augmentation de la capacité pour l'émigration à destination de pays non Schengen de 3 à 8 couloirs
 - Zone pour l'immigration et l'émigration doublée à 248 m²
- Les étapes suivantes sont entre autre l'optimisation des processus dans le terminal existant, p.ex.:
 - Check-in
 - Baggage drop-off and Hand Baggage Check
 - Security
- Le développement à long terme du terminal fait également l'objet d'analyses





Acteurs sur le terrain





Thématique :

La réforme de l'ANA a consisté à mettre en place une nouvelle direction, un nouvel organigramme ainsi que la définition d'une nouvelle stratégie

Objectifs:

- Avoir une meilleure unité interne,
- Fédérer autour de valeurs communes,
- Augmenter l'efficacité et améliorer la collaboration avec les autres parties prenantes (DAC, lux-Airport, APC, riverains, Douanes, aéroclubs, Luxembourg Air Rescue, CGDIS, Police, compagnies aériennes etc.),
- Renforcer l'esprit «one entity» de l'ANA.

Échéance:

Fin 2018 – réalisé.



Avancement :

- ✓ Le nouvel organigramme a été publié en janvier 2018.
- ✓ La nouvelle équipe dirigeante est en place avec une direction connaissant le contexte interne et externe et la volonté de développer de bonnes relations avec tous les acteurs de la plate-forme aéroportuaire.
- ✓ Des contacts avec les parties prenantes ont eu lieu afin de renforcer les relations.
- ✓ Une note stratégique interne a été établie pour conserver et développer toutes les compétences de l'ANA (contrôle aérien, services techniques, services opérationnels, services administratifs).
- ✓ Mise en place et communication d'une charte de valeurs communes permettant de renforcer la cohésion et l'esprit « one entity ». (IRICE= Integrity, Respect, Innovation, Commitment, Excellence)



Organisation globale

MEMBRES

- Directeur
- Directeur adjoint

- Directeur
- Directeur adjoint
- Chefs de département
- Chefs de service ATC

- Chef de département
- Chefs de service / unité / cellule

Comité de direction (CODIR)

Comité départemental (CODEP)

Réunions de département / service / unité / cellule

FREQUENCE

2 fois par an (selon les besoins)

Tous les mois

Tous les mois / toutes les semaines (jour fixe) (à définir en fonction des besoins)





Collaboration ANA – lux-Airport

ANA: Administration pour la prestation de la navigation aérienne

lux-Airport: Exploitant d'aérodrome, responsable du certificat

La collaboration ANA - lux-Airport vise à appliquer les accords signés entre les deux parties dans le cadre de la certification de l'aérodrome et traduire de façon opérationnelle les responsabilités respectives.

ANA fournit certains services à lux-Airport, tels que définis dans le SLA: services électrotechniques, services opérationnels, service incendie et sauvetage (via CGDIS)

Coopération et coordination au niveau stratégique, tactique et opérationnel pour les projets d'envergure, les travaux et chantiers, les opérations journalières, inspections, wildlife.

Des audits réguliers et des plans d'action assurent la progression continue et la conformité.



Avancement :

- ✓ La nouvelle équipe a collaboré de façon efficace au processus de certification par le partage d'information.
- ✓ La non-conformité sur la coordination des entités a été levée en décembre 2017 grâce à la mise en place de nombreuses procédures (inspections, opérations en mauvaises conditions de visibilité et autres).
- ✓ Le partage des responsabilités a été clarifié entre les deux parties par la mise en place de procédures définissant les missions respectives. Ceci est à poursuivre dans les années futures.

Projets d'infrastructure



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

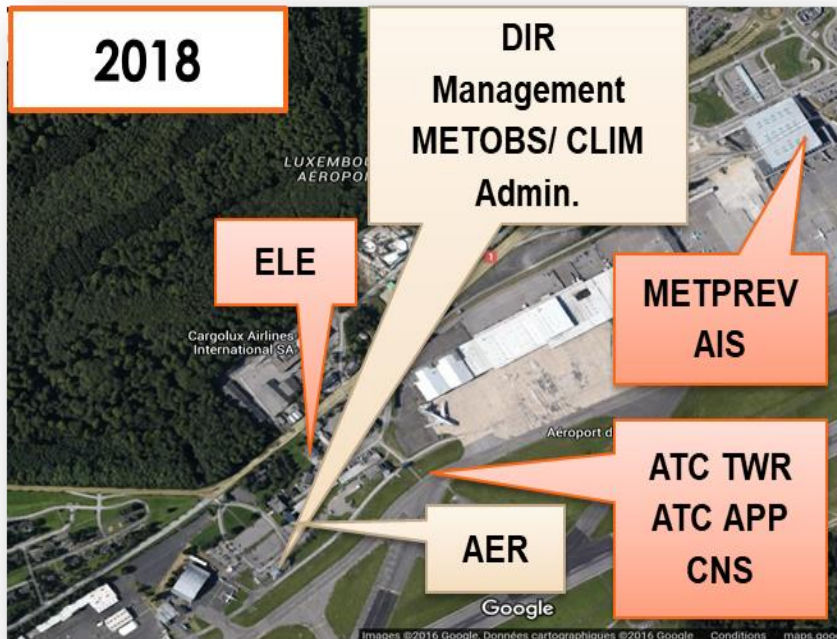
Département de la mobilité
et des transports

Thématique :

Construction d'une nouvelle tour rassemblant de préférence l'ensemble des fonctions **A**dmministratives, **T**echniques et **O**érationnelles de l'ANA en un seul et même endroit.

- Projet inscrit dans l'accord de coalition du gouvernement en 2018
- Projet repris dans le débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat (07.02.2019)

Actuel



Futur





Objectif :

- Être plus efficient en évitant la dispersion des équipes
- Alternative à une rénovation globale coûteuse
- Répondre à des problèmes récurrents en terme de réglementation et d'infrastructure:
 - Absence d'une tour de contingence
 - Proximité des bâtiments administratifs avec les taxiways
 - Une meilleure visibilité pour le contrôle aérien
 - Rester à la pointe de l'innovation avec un bâtiment performant
- Maîtriser l'empreinte environnementale
- Faire face aux défis futurs de l'aéroport

Échéance:

Une échéance optimiste compte tenu de l'expérience d'autres ANSP peut être estimée à 6 ans.



Avancement :

- ✓ Kick off meeting et mise en place du groupe de projet
- ✓ Présentation du projet au ministère (objectif, méthodologie, etc.)
- ✓ Première analyse relative à la localisation avec le département de l'aménagement du territoire (positionnement de la tour) et consultation de lux-Airport.
- ✓ Réflexions relatives sur les possibilités d'accès relatifs à l'emplacement envisagé
- ✓ Analyse fonctionnelle est en cours avec l'appui d'une équipe d'experts

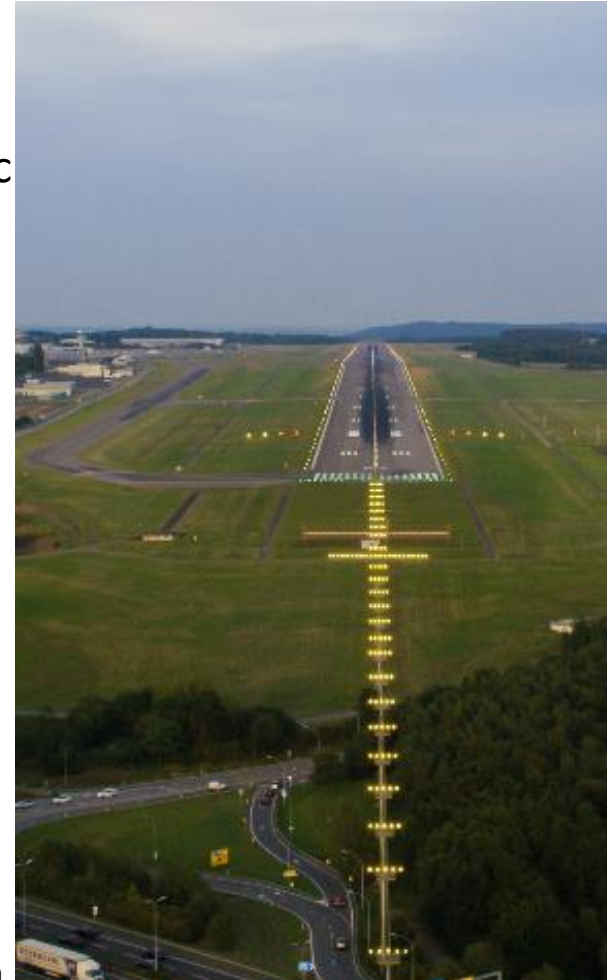


Projet Renouveau de la piste

- Projet complexe: aéroport national et piste unique, impact économique et sur la connectivité du pays
- Projet coordonné par Lux-Airport en coopération avec APC & ANA
- Soumission à appel d'offres et financé par lux-Airport
- Etat actuel du projet: phase de conception

- Etat actuel de la piste: opérationnelle & conforme
 - Inspections standards journalières
 - Maintenance standard continue

- Conception de la nouvelle piste optimisée en prenant en compte
 - Conception technique & exécution
 - Operations & impact sur la sécurité des travaux
 - Impact sur la connectivité du pays alors qu'il n'y a pas d'autre piste



Planning du projet:

- Travaux préparatoires:



actuellement en cours



- Soumission & appel d'offres: fin 2019 / début 2020
- Analyse des offres et phase d'adjudication: 2020
- Début des travaux: 2021

Cargolux QG

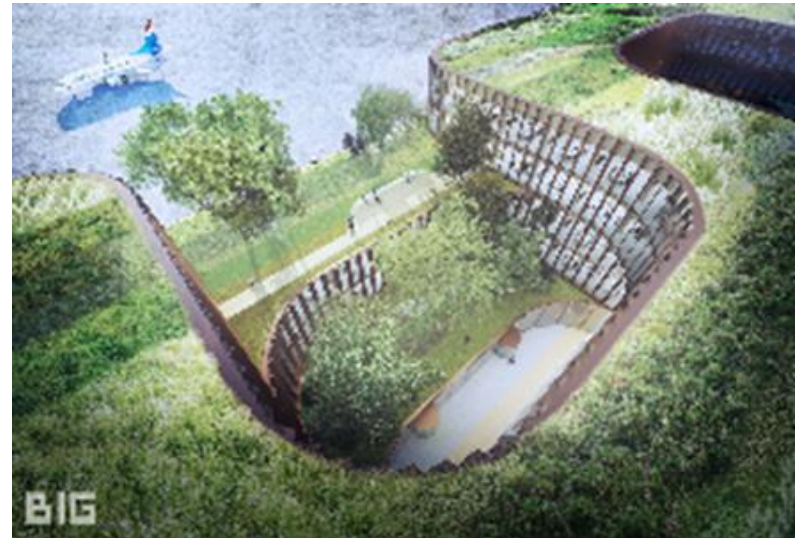
- Le QG de Cargolux sera construit par lux-Airport et loué par un crédit-bail à long terme.
- La construction est bien avancée, Cargolux pourra s'y installer en 2020.
- Equipes de planning et construction sont principalement installées au Luxembourg, tout l'acier utilisé pour la construction est produit par ArcelorMittal Luxembourg.





Skypark Business Center South

- Premier jalon du développement de l'Airport City.
- Constituera un édifice de référence en terme d'efficacité énergétique et de durabilité.
- Dans son ensemble (construction probablement en plusieurs phases), ce sera un des plus grands immeubles en bois d'Europe
- Les architectes choisis sont BIG - Bjarke Ingels Group (Copenhague), en partenariat avec Metaform Luxembourg





Parking P10

- Capacité des emplacements position/parking cargo augmentée de 4 unités à un total de 12
- Opérationnel depuis novembre 2018
- Système de “hydrant fueling” sous-terrain déjà intégré

Fuel Farm

- Nouvelle “fuel farm” planifiée et offre de soumission en phase de préparation

Scanner Baggage

- Remplacement du système de contrôle de sûreté des bagages requis par la législation européenne pour septembre 2020 (passage au ECAC standard 3)

Caserne CGDIS (“CIS Findel”)

- Caserne de pompiers commune landside/airside, comprenant la couverture des alentours de l'aéroport et les services incendie et sauvetage de l'aéroport, installations partagées et autres synergies
- Project team (CGDIS, lux-Airport) a finalisé les caractéristiques techniques et travaille à la conception du bâtiment

Redevances



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

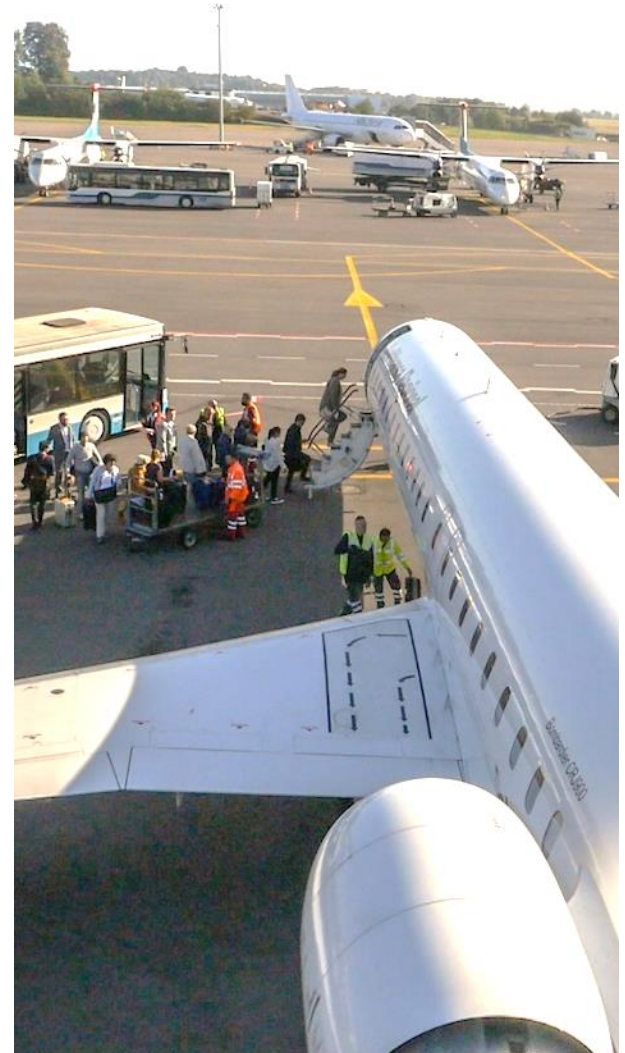
Département de la mobilité
et des transports



- La redevance TNC (Terminal Navigation Charges) est une redevance à la charge des compagnies aériennes relative aux coûts des services de navigation aérienne. Elle se base sur une réglementation européenne (EU) n° 2019/317 pour répercuter les coûts aux usagers.
- La redevance est dépendante du poids (MTOW), ainsi que des 2 facteurs de modulation suivant: la plage horaire (journée, soirée, nuit) et la performance acoustique des aéronefs.
- L'ANA a été le premier ANSP à introduire un critère de modulation pour favoriser les avions les moins bruyants.

Redevances aéroportuaires

- A partir d'octobre 2019 les redevances aéroportuaires seront adaptées progressivement (L'adaptation des redevances aéroportuaires est un processus continu)
- Cette adaptation progressive comportera les éléments suivants:
 - Redevances passagers
 - Redevances d'atterrissage
 - Redevances de stationnement des aéronefs
 - Redevances PMR (personne à mobilité réduite)
 - Autres redevances d'infrastructure
 - Composants de vols de nuit
- Avant la publication des nouvelles redevances pour la prochaine saison, la réglementation européenne prévoit que l'exploitant de l'aéroport doit consulter le Comité des Usagers de l'Aéroport (compagnies aériennes). Ce processus a été lancé fin avril



Mesures contre les nuisances sonores



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Département de la mobilité
et des transports



Dans le cadre du plan d'action de lutte contre le bruit et de sa certification environnementale ISO 14001, l'ANA a développé un éventail d'actions supporté par le ministère.

L'objectif est de proposer une approche équilibrée et durable du développement du trafic aérien entre les besoins des usagers et des riverains.

Échéances et avancement:

Début 2015 réalisé	Introduction de la redevance TNC prenant en considération deux facteurs environnementaux, le bruit réel et l'heure de départ.
Fin 2018 réalisé	Procédures opérationnelles de réduction du bruit (p.ex. continuous descent)
Fin 2018 réalisé	Analyse détaillée des motifs de dérogations du relevé récapitulatif envoyé au Ministère des Transports
Début 2018 réalisé	Charte de de bonnes pratiques en matière de lutte contre les nuisances sonores avec les principales compagnies aériennes (à l'exemple de Cargolux)



Résultats :

Au-delà de ces actions, l'ANA organise des tables rondes périodiques entre les riverains, les compagnies aériennes avec l'appui du ministère pour échanger sur les besoins respectifs.

Ce dialogue constructif ainsi que la mise en œuvre des actions précédentes a permis de réduire en 2018 l'augmentation des vols de nuits malgré l'augmentation du trafic global.

Cette tendance se poursuit sur le premier trimestre 2019 avec une diminution conséquente des vols de nuit.

Comparaison 2017/2018 :

Evolution du nombre de mouvements en 2018 par rapport à 2017 = + 5 %

Evolution du nombre de vols de nuit en 2018 par rapport à 2017 = - 3,5 %

Diminution des vols de nuit entre 24h00 et 06h00 en 2018 par rapport à 2017 = - 9,5 %

Comparaison Q1 2018/2019

Evolution du nombre de vols de nuit en 2019 par rapport à 2018 = - 15 %



- Le projet consiste en une étude pour déplacer la zone actuelle d'essai moteurs pour des raisons opérationnelles et environnementales.
- Ce projet est un élément du plan d'action contre le bruit de l'aéroport de Luxembourg. Les données recueillies seront transmises à lux-Airport pour être prises en considération dans l'élaboration du master plan de l'aéroport.

Objectifs :

- L'étude vise à améliorer les contraintes opérationnelles d'accès à l'aire de manœuvre, d'utilisation du taxiway India et de réduire les nuisances opérationnelles tout en tenant compte des évolutions des zones de maintenance sur le P8.
- Réduire le risque de continuité des activités lors de la réfection de la piste.

Avancement :

- ✓ Une analyse opérationnelle a été réalisée en consultant lux-Airport, l'Administration des Ponts et Chaussées, Cargolux, Luxair ainsi que les contrôleurs aériens.
- ✓ Une étude d'impact sonore a été réalisée en octobre 2018 pour mesurer l'impact actuel et l'impact futur.

Échéance :

Avril 2019 – présentation finale de l'étude et remise des éléments à lux-Airport.

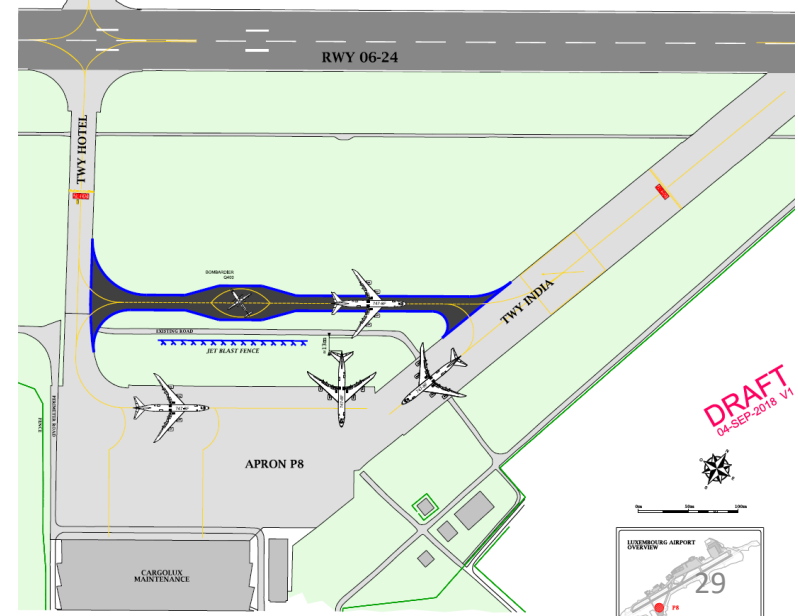
La nouvelle zone d'essai moteurs permettrait :

- Une diminution des nuisances sonores pour les riverains,
- La réhabilitation du taxiway India dont les avantages sont les suivantes :
 - une meilleure fluidité sur l'aire de manœuvre par un accès facilité au parking P8
 - moins de tractage d'aéronefs
 - une diminution des risques de discontinuité des activités pendant la réfection de la piste
 - une réponse concrète aux attentes exprimées par les compagnies (maintenance Cargolux et futur hangar Luxair).

Situation actuelle:



Situation envisagée:





MERCI POUR VOTRE ATTENTION