

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 12 septembre 2024

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 2 et 23 mai, des 20 et 27 juin et du 4 juillet 2024
2. 8242 Projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
 - Présentation du projet de loi
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum remplaçant Mme Mandy Minella, Mme Corinne Cahen, Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, Mme Claire Delcourt, M. Emile Eicher, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Paul Galles, M. Meris Sehovic, M. Charel Weiler

M. Alexander Flassak, Directeur lux-Airport

Mme Félicie Weycker, Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Christine Fixmer, du groupe politique DP

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Lies

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

*

Présidence : Mme Corinne Cahen, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 2 et 23 mai, des 20 et 27 juin et du 4 juillet 2024

Les projets de procès-verbal des réunions des 2 et 23 mai, des 20 et 27 juin et du 4 juillet 2024 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8242 Projet de loi portant modification de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

À titre liminaire, Madame la Députée Corinne Cahen (DP), présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8242⁰.

Les services aéroportuaires à l'aéroport de Luxembourg entraînent la perception de redevances pour les services rendus aux exploitants d'aéronefs. Ces redevances concernent l'utilisation de terrains, d'infrastructures, d'installations et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant de l'aérodrome.

Les redevances aéroportuaires sont régies par deux principaux textes législatifs :

- la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 mai 2012.
- l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui prévoit la fixation des redevances par règlement grand-ducal, sur proposition de l'entité prestataire après consultation du comité des usagers. Cet article confie également la perception des redevances aéroportuaires à lux-Airport.

Évolution historique et cadre réglementaire

La situation actuelle résulte de l'évolution historique de l'exploitation aéroportuaire avec la création de lux-Airport S.A., comme gestionnaire de l'aéroport et des infrastructures, et de l'Administration de la navigation Aérienne (ANA) comme prestataire des services de navigation aérienne. L'ANA, en tant qu'administration étatique, utilise un cadre réglementaire spécifique pour percevoir les recettes de ses services, notamment la loi de 1948 et les règlements afférents.

Contrairement à l'ANA, lux-Airport, en tant que société privée, doit financer ses dépenses conformément aux règles de l'économie de marché. Le mécanisme de fixation des redevances est régulé par la loi de 1948 et la directive de 2009, visant à éviter les abus de monopole et à instaurer une réglementation harmonisée au sein de l'Union européenne. La directive 2009/12/CE exige des principes de non-discrimination et de transparence et impose une consultation régulière des usagers par l'entité gestionnaire d'aéroport. L'Institut luxembourgeois de régulation supervise la procédure pour garantir l'impartialité. Cependant, toutes les redevances aéroportuaires sont, depuis

une loi du 20 décembre 2019, perçues par lux-Airport S.A.. La fixation des tarifs par lux-Airport S.A., société de droit privé, ne relève pas de la catégorie des actes réglementaires.

Les redevances sont proposées par lux-Airport, consultées par le comité des usagers, publiées par lux-Airport et finalement fixées par règlement grand-ducal. Cependant, les procédures prévues par les deux textes sont difficilement applicables en pratique. La loi de 2012 stipule que les redevances doivent être publiées à une date précise après la consultation des usagers, tandis que la loi de 1948 prévoit l'adoption du règlement grand-ducal après la publication des redevances. Cela engendre un décalage, car le règlement grand-ducal ne peut être adopté qu'après la publication des redevances par lux-Airport, affectant leur entrée en vigueur.

Il ressort que l'exigence de fixer le montant des redevances par règlement grand-ducal, selon l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948, est en réalité superflue et n'ajoute aucune valeur supplémentaire, compte tenu du cadre juridique déjà établi par la directive 2009/12/CE transposée dans la loi du 23 mai 2012. La suppression de cette obligation ne compromet pas les principes de transparence et de non-discrimination garantis par la loi de 2012.

Cependant, en raison de son statut d'administration étatique, l'ANA continuera à voir le montant de ses redevances fixé par règlement grand-ducal, comme c'est le cas actuellement.

De l'échange de vues consécutif, il y a lieu de retenir que :

Monsieur le Député Yves Cruchten (LSAP) souhaite savoir si, parmi les utilisateurs devant s'acquitter des redevances, on entend le passager ou la compagnie aérienne, qui les répercute sur le passager. Il demande également si les taxes sont compétitives par rapport aux autres aéroports en Europe, ou si elles sont plus élevées ou plus basses. Il souhaite également connaître les éléments pris en compte pour justifier les taxes et leur impact sur le budget de la société aéroportuaire.

Le Directeur de lux-Airport précise que, dans le contexte des « utilisateurs », on entend la compagnie aérienne, le contractant responsable du paiement des frais. La compagnie aérienne les répercute ensuite sur les passagers. Concernant l'utilisation du terminal, notamment pour les zones non commercialement rentables, il existe des frais de passager de 10 euros, remboursés par la compagnie aérienne via le billet d'avion. Les autres frais importants sont les redevances de décollage et d'atterrissage, strictement régulées et soumises au comité des utilisateurs. En termes de comparaison, les frais d'atterrissage varient en fonction du type d'avion, avec une large fourchette de poids ; environ 10 euros par passager (contre environ 40 euros à Bruxelles). En termes de charges aéroportuaires, le Luxembourg se situe dans la moyenne inférieure et est donc très compétitif. Les frais de passager et d'atterrissage représentent environ un tiers des revenus.

Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) pose des questions sur les taxes. Il souhaite savoir si les compagnies aériennes low-cost ont un pouvoir de négociation et si Luxair paie autant de taxes qu'une compagnie low-cost. Il demande aussi si des facteurs écologiques ou environnementaux, tels que les émissions de carbone ou le bruit, sont pris en compte dans les frais.

Le Directeur de lux-Airport répond que les frais sont les mêmes pour toutes les compagnies aériennes, assurant une égalité de traitement en termes de structure tarifaire. Les frais aéroportuaires, notamment les frais d'atterrissage, sont calculés selon une formule publiée qui prend en compte le poids de l'avion, le facteur de bruit, l'heure de l'atterrissage et les facteurs environnementaux.

Monsieur le Député Marc Goergen demande s'il est possible d'obtenir le tableau des frais. Il est indiqué que ce tableau est publié sur le site web de lux-Airport, où un modèle de calcul est disponible.

Monsieur le Député Yves Cruchten souligne les problèmes de circulation actuels autour de l'aéroport. Madame la Présidente-Rapportrice Corinne Cahen demande si des réflexions ont été faites sur la situation de la circulation, ainsi que sur le stationnement « KISS & FLY » (permettant un stationnement gratuit pendant 15 minutes).

Le Directeur de lux-Airport répond que les problèmes de circulation sont principalement dus aux travaux du tram et à l'élargissement des routes. Une sortie vers l'Ibizhotel (direction « Irrgärtchen ») et une deuxième sortie autoroutière (direction « Cargocenter ») sont prévues, offrant ainsi trois options de circulation pour les passagers. Actuellement, tout le trafic autour de l'aéroport est dirigé par le rond-point. La fin des travaux améliorera considérablement la situation.

Monsieur le Député Yves Cruchten se demande pourquoi la police ne régule pas le trafic en cas de travaux connus. Madame Corinne Cahen précise que cette question devrait être adressée à la Commission des Affaires intérieures.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics souhaite que la situation de la circulation s'améliore. Dans ce contexte, la Présidente-Rapportrice propose que la commission parlementaire effectue une visite sur place à lux-Airport au début de l'année prochaine pour évaluer la situation.

La commission procède encore à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 12 juillet 2024.

Article unique

Le texte de l'article unique de la loi en projet n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observations quant au fond.

Quant à la forme du texte, la Haute Corporation note qu'il n'est pas approprié d'indiquer dans le texte en projet proprement dit la portée des modifications en projet par rapport au texte qu'il s'agit de modifier. Les modifications doivent être reflétées uniquement dans le texte coordonné de l'acte à modifier, qui sera ajouté au dossier. Dans ce texte coordonné, les changements seront présentés en caractères gras, tandis que les passages du texte en vigueur à modifier ou à supprimer seront maintenus visibles, mais barrés. Le Conseil d'État fait remarquer qu'il est excessif de remplacer un alinéa entier si seule une modification d'un mot ou d'une phrase est prévue. Le remplacement

complet d'un alinéa n'est justifié que lorsqu'il y a plusieurs mots ou plusieurs passages à remplacer ou à ajouter au sein de cet alinéa.

Compte tenu des observations qui précèdent, le Conseil d'État propose de libeller l'article unique comme suit :

« **Article unique.** À l'article 7, paragraphe 2, alinéa 3, de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, les termes « de ces redevances » sont remplacés par les termes « des redevances prévues à l'alinéa 2 ». »

La commission parlementaire décide de reprendre la suggestion d'ordre légistique du Conseil d'État.

3. **Divers**

Concernant le rapport d'activité de l'Ombudsman (2023), la commission parlementaire n'a pu relever aucune observation ni recommandation relevant de son domaine de compétence. Une prise de position est à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire.

Madame la Présidente rappelle qu'une réunion de commission parlementaire est planifiée pour le 1^{er} octobre 2024 (fixé dans la réunion du 4 juillet 2024). Or, il est constaté que la CSV a sa journée parlementaire à la même date.

Il est convenu de fixer une nouvelle date avec Madame la Ministre.

Finalement, Madame la Présidente annonce que le 3 octobre il y aura également une réunion de commission parlementaire.

Procès-verbal approuvé et certifié exact