



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 29 février 2012 (09h00)

ORDRE DU JOUR :

1. Continuation de l'échange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir
2. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Paul Helmingier, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz, M. Serge Urbany,

M. Fernand Diederich, observateur,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusées : Mme Anne Brasseur, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

- 1. Continuation de l'échange de vues au sujet de la stratégie globale sur le développement de l'aéroport de Luxembourg pour les années à venir**

Monsieur le Ministre poursuit l'exposé entamé au cours de la réunion du 8 février courant en esquissant, dans un premier temps, les grandes pistes de réflexion pour le développement de l'aéroport de Luxembourg au cours des prochaines années. Pour information, ces pistes

de réflexion ont été inventoriées à la faveur de plusieurs réunions que Monsieur le Ministre a organisées ensemble avec Monsieur le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et avec les partenaires sociaux concernés. Les pistes suivantes sont évoquées :

- il a été constaté que la politique de promotion de l'aéroport est trop discrète, notamment face à celle opérée par nos concurrents directs que sont les aéroports de Liège et de Hahn. Ces derniers ont en effet une politique commerciale bien plus agressive. De ce fait, il a été décidé de mettre en place une stratégie marketing plus offensive. Dans ce contexte, une société de promotion de l'aéroport du Findel vient d'être fondée ;
- il a été retenu de développer et d'améliorer les infrastructures de l'aéroport, en mettant l'accent notamment sur les infrastructures liées aux activités de fret. Ainsi, pour faire suite aux récents travaux d'allongement des pistes d'atterrissage, il sera prochainement procédé à l'adaptation d'autres matériels techniques (places de parking pour les avions gros porteurs, amélioration des infrastructures destinées aux camions...). Un projet de loi idoine devrait être déposé à la Chambre des Députés dans les prochains mois. Ces investissements, bien que coûteux, seront à terme profitables ;
- il sera procédé à l'amélioration des services aéroportuaires et des procédures administratives afférentes, notamment celles relatives aux démarches douanières. Il faut en effet pouvoir réagir à toute demande de la clientèle en étant le plus rapide et le plus efficace possible. La taille de notre aéroport nous offre en ce sens un avantage dont il faut profiter ;
- Monsieur le Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur a prévu des voyages de prospection afin d'inciter les grands groupes internationaux, notamment ceux œuvrant dans le domaine de la haute technologie et de l'électronique, à installer leur centre de distribution au Luxembourg ;
- en parallèle et dans un souci de diversification, le Grand-Duché tentera de s'ouvrir à de nouveaux marchés. Les créneaux envisagés relèvent des domaines biomédical et sanitaire notamment par le développement du transport des patients ou des organes. Dans cet ordre d'idées, les infrastructures seront adaptées à ces nouveaux besoins, notamment les infrastructures liées au respect de la chaîne du froid et, comme déjà évoqué ci-dessus, l'encadrement humain sera réorganisé. Il sera ainsi fait en sorte que les services phytosanitaires, vétérinaires et douaniers soient disponibles 24h/24 et 7j/7. Un autre créneau de diversification envisagé est celui de l'aviation privée (vols d'affaires privés, avion-taxi) ;
- en ce qui concerne les redevances de la navigation aérienne, il convient de faire des efforts afin de rendre nos prix plus attractifs et conquérir une nouvelle clientèle. Ainsi, dans le domaine du fret, il pourrait être envisagé d'opérer des réductions commerciales pour tout nouveau client ou si un volume élevé est en jeu. De la même manière, dans le domaine du transport de passagers, si une compagnie aérienne est intéressée à s'installer au Findel pour couvrir des destinations non desservies par Luxair, il faut lui proposer des tarifs attractifs. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'à ses yeux, il existe une différence fondamentale entre la politique aéroportuaire et la politique de soutien aux compagnies aériennes luxembourgeoises : s'il est évident que l'Etat luxembourgeois se doit d'appuyer du mieux qu'il peut Luxair et Cargolux, il faut en parallèle mettre en place une diversification nécessaire et saine pour la politique de l'aéroport, en reconnaissant le besoin de la présence de compagnies aériennes complémentaires ;

- l'accent doit également être mis sur les revenus « *non-aviation* », ayant seulement un lien indirect avec l'aviation (gestion des terrains que possède lux-Airport, des parkings, location de bâtiments,...)
- une veille réglementaire est en cours de réalisation : l'évolution de la législation européenne afférente est examinée de manière très rigoureuse afin de pouvoir, le cas échéant, réagir le plus vite possible à toute nouvelle réglementation.

Monsieur le Ministre retrace ensuite quelques points déjà évoqués au cours de la réunion du 8 février dernier et évoque les atouts et les points faibles de l'aéroport de Luxembourg. Pour ce qui est des points positifs sont évoqués les nombreux créneaux horaires (« *slots* ») encore disponibles ainsi que les capacités de traitement et d'accueil au Findel alors que, d'une manière générale, la plupart des aéroports européens souffrent au contraire d'une saturation dans ces domaines. Pour ce qui est des points négatifs, Monsieur le Ministre cite, d'une part, les prix élevés et, d'autre part, les restrictions en matière de vols de nuit (« *night curfew* »), surtout par rapport aux deux aéroports concurrents que sont Liège et Hahn qui bénéficient d'un avantage certain, notamment pour les vols en provenance ou à destination de l'Asie.

Monsieur le Ministre énumère dans ce contexte les principaux concurrents de l'aéroport du Findel :

- l'aéroport de Hahn rencontre actuellement des problèmes avec la compagnie Ryanair au niveau du transport des passagers et, en conséquence, est en train d'essayer de se diversifier dans le domaine du fret. Comme mentionné ci-dessus, l'avantage évident de cet aéroport par rapport à celui du Findel est l'absence de « *night curfew* ». Par contre, leur principal désavantage est leur situation géographique isolée et le manque de connectivité. Il faut cependant savoir que de nombreux efforts sont faits à ce niveau et que de nouveaux axes routiers sont en cours de construction ;
- de l'avis de Monsieur le Ministre, l'aéroport de Liège est notre concurrent le plus sérieux, car disposant à la fois d'une bonne connectivité, de prix attractifs et d'une législation complaisante en matière de vols de nuit ;
- l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine doit actuellement faire face à des difficultés financières sérieuses mais a l'avantage d'être idéalement situé ;
- l'aéroport de Schiphol pratique une politique commerciale très agressive mais dispose de peu de capacités d'accueil ;
- le projet de construction d'un aéroport à Bitburg est suivi de près par les autorités luxembourgeoises. En effet, si ce projet devait se concrétiser, cette nouvelle structure deviendrait un concurrent direct.

Monsieur le Ministre informe encore que le Findel est une des bases aériennes de l'OTAN. Cette situation implique certaines contraintes (ex : mises à disposition d'infrastructures comme les aires de stationnement, vols d'entraînement des AWACS effectués à partir de Luxembourg), mais également certains avantages (ex : prise en charge de certains coûts, participation à la construction d'un pipeline pour l'approvisionnement en kérosène). Il faut savoir que l'OTAN est en train d'envisager le déclassement de certains aéroports dont celui du Findel, chose que Monsieur le Ministre déclare ne pas souhaiter.

Suite à cet exposé, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- pour ce qui est de la fixation des redevances aéroportuaires, une certaine marge de manœuvre existe, bien que les dispositions de la directive 2009/12/CE doivent évidemment être respectées. Les responsables du Ministère font savoir qu'une attention toute particulière est portée au respect de ces règles, afin d'éviter tout reproche de concurrence déloyale et ou de pratique discriminatoire de la part de la Commission européenne ;
- plusieurs intervenants estiment hautement regrettable la concurrence directe opérée par un des actionnaires de Luxair sur certaines de ses lignes les plus rentables (ex : Luxembourg-Genève, Luxembourg-Munich) ;
- le principal problème rencontré par Luxair est que la compagnie ne dispose pas de la capacité nécessaire pour remplir un avion sur la plupart des lignes. C'est d'ailleurs pour cette raison que les liaisons Luxembourg-Dublin ou Luxembourg-Prague ont dû être stoppées ;
- il est, pour Luxair, très important de maintenir des liaisons vers les grands aéroports (ex : Paris, Londres, Amsterdam, Francfort...) pour assurer une connectivité vers le reste du monde. Il faut savoir que, dans le cas de figure où un passager emprunte un avion de Luxair vers un hub plus important pour y prendre un avion d'une autre compagnie aérienne pour un vol intercontinental, la tarification du billet entre Luxembourg et cet autre aéroport est fixée et imposée par la compagnie aérienne principale, et non pas par Luxair. Les membres de la commission parlementaire voient dans cette pratique un développement non souhaitable, car il se crée une sorte de monopole des plus grandes compagnies aériennes avec pour conséquence la disparition progressive des compagnies plus petites ;
- suite à une question relative à l'éventuelle implantation d'une compagnie aérienne *low-cost* au Findel, Monsieur le Ministre fait savoir qu'il ne sera pas mis en place de politique de promotion pour attirer de telles compagnies. Cependant, les responsables gouvernementaux informent que ni les autorités aéroportuaires ni les autorités étatiques luxembourgeoises ne peuvent opposer un refus à une compagnie aérienne, quelle qu'elle soit, de s'installer au Findel, à partir du moment où ladite compagnie accepte les conditions lui proposées. Ils informent que les conditions doivent être transparentes et les mêmes pour tous mais sont d'avis que les tarifs de l'aéroport du Findel ne sont pas attractifs pour les compagnies aériennes *low-cost* ;
- étant donné qu'au regard du prix élevé du kérosène, qui pourrait d'ailleurs encore augmenter, il est probable que les voyageurs délaissent de plus en plus l'avion pour effectuer des trajets courts, et ce au profit du rail qui deviendra de plus en plus attractif. La compagnie aérienne Luxair, qui n'effectue que des vols courts, ne pourra qu'en pâtir. Dans ce contexte, un membre de la commission parlementaire se demande s'il ne serait pas opportun, pour elle, de réfléchir à mettre en place des vols intercontinentaux, tout en profitant d'un éventuel partenariat avec Qatar Airways. Monsieur le Ministre informe que des discussions sont actuellement en cours. Un tel partenariat n'est cependant pas évident à mettre en place car il est, pour Qatar Airways, bien plus intéressant et rentable de faire une escale dans un aéroport de grande taille, afin d'embarquer une centaine de passagers, plutôt qu'à Luxembourg où elle n'en embarquera que dix ou vingt ;
- un membre de la Commission revient sur un point déjà évoqué au cours de la réunion du 8 février dernier, à savoir la mise en œuvre d'une éventuelle coopération dans la Grande Région. Il évoque plus particulièrement une possible collaboration entre le Findel et l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine ; il est d'avis que les deux structures pourraient tirer bénéfice d'une telle association. Les responsables gouvernementaux ne partagent pas cet avis au motif que la masse critique nécessaire au bien-fondé de cette collaboration

n'existe pas au niveau du transport de passagers et que, dans ce cas, il est tout à fait logique de réserver sa préférence aux infrastructures nationales. En outre, au niveau du fret, d'importants investissements seraient nécessaires à l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine, qui ne dispose actuellement pas de structures adaptées en la matière. Or, au regard des investissements extrêmement élevés qui devraient être faits, l'existence de structures redondantes dans un périmètre aussi restreint ne se justifie en aucun cas ;

- pour ce qui est des activités de logistique, Monsieur le Ministre informe qu'il existe assez de surface disponible pour mener à bien tous les projets prévus dans l'enceinte de l'aéroport, et notamment la mise en place de la future zone franche. L'idée de construire une ligne ferroviaire entre le Findel et le centre logistique de Bettembourg ne sera quant à elle pas concrétisée ;
- les redevances de route sont des taxes ayant pour but de financer l'ensemble du système de gestion de la navigation aérienne. En bref, au niveau régional, ces redevances sont collectées par Eurocontrol qui se charge de les redistribuer, selon le cas, soit aux autorités belges, soit aux autorités luxembourgeoises, soit au MUACC (*Maastricht Upper Area Control Centre*). Suite à une question d'un membre de la Commission relative à un éventuel sur-recouvrement de ces taxes de la Belgique par rapport au Luxembourg, il est précisé qu'un accord existe entre les deux pays depuis une trentaine d'années. Cet accord définit les pourcentages de perception des taxes sur base d'une méthodologie de calcul extrêmement compliquée. Il sera renégocié en 2014 à la lumière des récents développements ;
- les responsables de la Commission européenne ont fait savoir qu'ils ne reviendraient pas sur la législation imposant à toutes les compagnies aériennes opérant sur le territoire européen de payer une taxe sur leurs émissions polluantes, malgré les vives contestations de plusieurs pays, dont la Chine. Les dernières évolutions en la matière seront exposées lors du Conseil « Transports » du mois prochain ;
- en ce qui concerne la prolongation de la validité des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, Monsieur le Ministre informe les membres de la Commission qu'une nouvelle réunion de conciliation aura lieu dans le courant de la journée et que les discussions évoluent de manière positive ;
- quant au personnel employé directement ou indirectement dans le secteur, quelque 10.000 personnes travaillent dans le domaine de la logistique et quelque 6.000 à l'aéroport ;
- pour des raisons de confidentialité, Monsieur le Ministre déclare ne pas être à même de répondre à une question relative à une éventuelle augmentation de capital de la société Cargolux et, plus particulièrement, à une progression de la participation de Qatar Airways dans le capital de la société de fret aérien. Il s'agit en effet d'une information non publique concernant des données commerciales d'une société privée.

Luxembourg, le 9 mars 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden