



**Monsieur Mars Di Bartolomeo**  
Président de la Chambre des Députés  
Luxembourg

Luxembourg, le 29 janvier 2016

**Monsieur le Président,**

Par la présente, j'ai l'honneur de vous informer que conformément à l'article 80 du règlement de la Chambre des députés, je souhaiterais poser une question parlementaire à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures concernant les vols de nuit à l'Aéroport de Luxembourg.

Dans sa réponse du 9 mars 2015 à ma question n°860 du 28 janvier 2015 concernant les vols de nuit à l'aéroport de Luxembourg, Monsieur le Ministre affirme avoir prié ses services de « revoir l'organisation des vols de nuit afin d'arriver à une diminution de leur nombre de 5% par rapport à la moyenne des trois dernières années ».

Rappelons que le nombre de vols de nuit s'est élevé en 2012 à 1256, en 2013 à 1493 et en 2014 à 1554. Le nombre de vols de nuit sur ces trois dernières années s'est donc établi à 1434 en moyenne.

Au vu de la réponse à ma question parlementaire précitée, le nombre de vols de nuit aurait donc dû diminuer en 2015 de 70 mouvements. Je suis donc étonnée de constater que d'après les statistiques publiées sur le site de l'ANA, le nombre de mouvements de nuit s'est élevé en 2015 à 1806 vols, ce qui constitue une augmentation de 16,2% par rapport à l'année 2014, et une progression de 550 mouvements de nuit, soit 43,8 %, depuis que Monsieur le Ministre assume la responsabilité de l'aéroport.

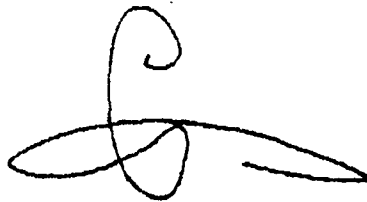
Alors que le principe de l'interdiction des vols de nuit entre 23.00 heures et 06.00 heures demeure en l'état, j'aimerais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures :

- Monsieur le Ministre peut-il confirmer cette progression substantielle des vols de nuit entre 2012 et 2015 ?
- Monsieur le Ministre peut-il expliquer les raisons de cette évolution, compte tenu des objectifs qu'il s'est lui-même fixés ?
- Monsieur le Ministre ne considère-t-il pas que la politique qu'il mène actuellement soit difficilement conciliable avec la motion qu'il a lui-même déposée le 15 novembre 2012 à la Chambre des Députés, demandant « aux autorités compétentes que la fermeture systématique de l'aéroport de Luxembourg entre 23.00 et 6.00 heures soit confirmée et qu'en conséquence, les vols de nuit soient limités au strict minimum, que les dérogations ne devraient pas être

permanentes, mais devraient être l'exception dans le cadre des dispositions de la réglementation fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg »?

- Comment Monsieur le Ministre explique-t-il que des autorisations courantes sont données aux transporteurs de fret sous le prétexte qu'ils transportent des médicaments, en application des dispositions de l'article 13 § 1(a) du règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg, alors que le commerce des médicaments n'a rien à voir avec les « vols effectués à des fins humanitaires et sanitaires »?
- Monsieur le Ministre n'estime-t-il pas que l'augmentation des vols de nuit est due au remplacement de la taxe d'atterrissage par la « redevance terminale » depuis début 2015, ce qui a permis à Luxairport de déclarer que leur taxation est la plus basse d'Europe ? Les vols de nuit ayant augmenté en 2015 de 16,2% par rapport à l'année précédente, Monsieur le Ministre n'envisage-t-il pas de réintroduire la taxe d'atterrissage et de faire appliquer d'une manière plus restrictive le concept de dérogation permanente?
- Monsieur le Ministre est-il en mesure de m'informer du nombre total des vols de charters opérés en 2015 entre 23.00 et 06.00 heures ? Monsieur le Ministre peut-il m'indiquer sur base de quelles motivations ces vols ont été autorisés ?
- Monsieur le Ministre est-il disposé à prendre l'engagement de baisser de manière significative le nombre de vols de nuit en 2016 afin de le maintenir à un niveau supportable pour la santé et le sommeil de quelque 160 000 habitants de notre pays?
- Dans un souci d'apporter plus de transparence dans la gestion de l'aéroport, Monsieur le Ministre serait-il enclin à envisager de faire compléter les capteurs de mesure actuels des mouvements de l'aviation par une installation permettant d'informer le public en temps réel des bruits émis, de leur auteur et de leur trajectoire, à l'instar de ce qui se pratique dans la plupart des aéroports, et n'estime-t-il pas utile et nécessaire de soumettre au moins aux députés, sinon au public le relevé récapitulatif des dérogations effectivement utilisées par les bénéficiaires avec indication des raisons justificatives (Article 13 § 3 du règlement grand-ducal précité)?

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Président**, l'expression de ma très haute considération.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop at the top, followed by a horizontal stroke that loops back under itself, and a long, thin tail extending to the right.

Martine Mergen  
Députée



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Luxembourg, le



**Monsieur Fernand Etgen**  
**Ministre aux Relations avec**  
**le Parlement**

**Service Central de Législation**  
**43, boulevard F.D. Roosevelt**  
**L – 2450 Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°1756 du 1<sup>er</sup> février 2016 de l'honorable députée Madame Martine Mergen, concernant les vols de nuit à l'Aéroport de Luxembourg, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch**  
**Ministre du Développement durable**  
**et des Infrastructures**



**Réponse de Monsieur François BAUSCH, Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures, à la question parlementaire n° 1756 du 29 janvier 2016  
de Madame la Députée Martine MERGEN**

En réponse à la question parlementaire de l'honorable Députée Martine Mergen, il m'échoit d'apporter les réponses suivantes :

- Les statistiques avancées par Madame la Députée et correspondant aux données publiées sur le site internet de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) montrent une croissance dans le domaine des passagers et du fret transporté. En effet, depuis 2012, il y a eu une certaine reprise des activités dans le secteur du transport aérien tout en restant encore en dessous du volume de fret transporté en 2008.

La réglementation actuelle en vigueur, en l'occurrence le *règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg*, prévoit certaines dérogations permanentes. En effet, cet article dispose que « 1. Bénéficient d'une dérogation permanente aux dispositions de l'article 11 ci-dessus :

- a) les vols particuliers suivants:
  - vols gouvernementaux,
  - vols de recherche et de sauvetage,
  - vols effectués à des fins humanitaires et sanitaires,
  - vols en détresse,
  - vols effectués dans le cadre des obligations internationales du Grand-Duché de Luxembourg;
- b) les vols commerciaux réguliers de passagers et de fret retardés par rapport à l'horaire programmé;
- c) les vols de fret réguliers programmés entre 23.00 et 24.00 heures ou retardés par rapport à cet horaire;
- d) les vols non réguliers effectués par les compagnies aériennes ayant leur port d'attache à l'aéroport. Tout décollage d'un vol non régulier après 24.00 heures, dûment justifié, doit faire l'objet d'une autorisation particulière et préalable du Ministre. »

- Ainsi, l'on peut atterrir et décoller après minuit pour tous les vols commerciaux réguliers de passagers et de fret retardés par rapport à l'horaire programmé (article 13.1b). Cependant et afin de limiter les décollages nocturnes, le ministre a décidé que tout décollage après minuit doit faire l'objet d'une demande motivée.

A noter qu'il y a eu une nette diminution de quelques 23% des autorisations données (238 en 2014 par rapport à 183 en 2015).

- En ce qui concerne les taxes, il est précisé d'une part que la société de l'Aéroport « lux-Airport.S.A. » perçoit les redevances aéroportuaires suivantes :
  - Redevance de stationnement ;
  - Redevance pour services passagers ;
  - Redevance pour personnes à mobilité réduite.

Cependant, il convient de préciser que lux-Airport n'a à aucun moment touché ni de redevance pour services terminaux, ni par ailleurs de taxe d'atterrissage.

Par contre, d'autre part, l'Administration de la Navigation Aérienne perçoit les redevances pour services terminaux nommé TNC (Terminal Navigation Charges). La TNC a été introduite au 1<sup>er</sup> janvier 2015 en application du règlement d'exécution (UE) No 391/2013 de la commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, règlement qui est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Un système de modulation de la taxe a permis d'appliquer le principe du pollueur payeur en taxant les vols nocturnes et les avions les plus bruyants. Les compagnies aériennes ont très rapidement modifiés la planification des vols pour privilégier les aéronefs avec la meilleure performance acoustique à l'exemple du 747-8 diminuant sensiblement le niveau sonore.

La réintroduction d'une taxe d'atterrissage devra être revue dans le cadre de la réglementation internationale relative aux aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes.

- Le nombre total des vols de charters opérés en 2015 entre 23.00 et 06.00 heures s'élève à 10 vols. Il s'agissait de :
  - 1 vol pour l'équipe de football turque ;
  - 3 vols retour de la « Pâischtkroisière »;
  - 1 vol pour l'équipe de football luxembourgeoise ;
  - 1 vol commandé par le ministère des affaires étrangères (rapatriement de demandeurs d'asile déboutés) ;
  - 4 vols pour l'équipe de football portugaise.
- L'ANA a déjà entamé des études de faisabilité sur des synergies potentielles avec des prestataires de services de la navigation aérienne voisins susceptible de réduire l'impact environnemental de l'évolution des avions par la mise en place de profils optimisés et de systèmes de mesure performants.

En outre, l'ANA publie sur son site internet une statistique sur la distribution journalière et horaire du bruit des avions depuis novembre 2012.

- En guise de conclusion, permettez-moi de rappeler toutefois l'importance de l'aéroport pour l'emploi et le PIB du pays avec un emploi direct et indirect avoisinant 10.000 salariés, et une quote-part de 1.6% du PIB.