



Monsieur Fernand Etgen
Président de la Chambre des Députés



Luxembourg, le 13 février 2019

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 83 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.

Le 25 juin 2018, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures avait, en réponse aux critiques relatives aux vols de nuit, présenté un plan d'actions intitulé « bruit aéroportuaire » et sa mise en œuvre. Parmi les mesures annoncées figurait l'introduction d'une nouvelle redevance aéroportuaire qui prendrait en compte (i) les facteurs du temps d'arrivée pénalisant les vols de nuit et (ii) la nuisance sonore des avions.

Notons qu'avant de l'annonce de Monsieur le Ministre, le Luxembourg était le seul pays d'Europe à avoir introduit à un facteur de performance acoustique (principe du pollueur-payeur) dans ses redevances TNC (*terminal navigation charges*).

Notons également que, déjà en 2015, Monsieur le Ministre avait annoncé la mise en place de quotas restrictifs basés sur la performance acoustique des avions.

C'est dans ce contexte que j'aimerais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre :

- Monsieur le Ministre peut-il me fournir le détail des vols de nuit pour l'année 2018 et retracer l'évolution de ces vols au cours des dernières années ?
- Qu'en est-il des quotas restrictifs que Monsieur le Ministre avait annoncés en 2015 ?
- Monsieur le Ministre peut-il nous présenter le détail de la nouvelle redevance aéroportuaire ? En quoi cette nouvelle redevance se distingue-t-elle des TNC ? S'ajoutera-t-elle aux TNC ?
- Monsieur le Ministre n'est-il pas d'avis qu'il faille réfléchir à une redistribution de cette redevance aux personnes lésées par les vols de nuit ? Comment une telle redistribution pourrait-elle se faire ?

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

Serge Wilmes
Député



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

Luxembourg, le 20 MARS 2019



**Monsieur Marc Hansen
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°357 du 13 février 2019 de l'honorable député Monsieur Serge Wilmes, concernant les vols de nuit, 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 de la Mobilité
et des Travaux publics**

Réponse de Monsieur François BAUSCH, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la question parlementaire n°357 du 13 février 2019 de Monsieur le Député Serge Wilmes

En réponse à la question parlementaire de l'honorable député, il m'échoit d'apporter les éléments de réponse suivants relatifs aux questions sous rubrique :

Les statistiques sur les vols de nuit pour les dernières années sont les suivantes :

Années	2015	2016	2017	2018
Nombre de vols de nuit	1.806	1.991	2.226	2.145
Nombre de mouvements (selon l'arrêté ministériel n° 1/02/0130/C)	56.874	61.483	66.332	71.991
Ratio vols de nuit / mouvements (%)	3.11	3.18	3.28	2.97

En 2018, le ratio du nombre de vols de nuit par rapport à la totalité des mouvements a diminué en comparaison aux années précédentes. De 2017 à 2018, le nombre de vols de nuit a diminué de **3.6 %** malgré une augmentation de 8.5 % du trafic aérien.

La diminution a été encore plus marquée dans les heures les plus tardives. Ainsi entre minuit et six heures du matin, le nombre de vols de nuit a diminué de **9.5 %** entre 2017 et 2018.

En 2015, des quotas ont été introduits pour limiter le nombre d'autorisations exceptionnelles accordées.

Ils ont par ailleurs été transposés dans une charte de lutte contre les nuisances sonores signée en 2018 entre *Cargolux* et l'Administration de la navigation aérienne. Ces efforts ont conduit à une diminution de 46 vols de nuit par *Cargolux* entre 2017 et 2018, concourant elle-même à la diminution globale des vols de nuit entre 2017 et 2018.

En application de l'article 7 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Société de l'Aéroport de Luxembourg S.A. est autorisée à percevoir les redevances en relation avec l'exploitation aéroportuaire. Communément on parle de redevances aéroportuaire ou des « airport charges » qui visent les activités au sol.

L'Administration de la navigation aérienne (ANA) à son tour est autorisée à percevoir les redevances en relation avec la prestation de services de la navigation aérienne, en application du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne. Communément on parle de redevances pour services terminaux ou des « Terminal Navigation Charges » qui visent la gestion du trafic aérien. Les deux types de redevances se distinguent de par la finalité des services qu'elles couvrent et suivant les domaines de compétences respectives de la Société de l'Aéroport de Luxembourg S.A. et de l'ANA.

La nouvelle redevance viendra s'ajouter aux redevances existantes perçues par la Société de l'Aéroport de Luxembourg S.A.. Le détail de la nouvelle redevance est actuellement en cours d'élaboration et sera présenté dans un premier temps au Comité des Usagers de l'Aéroport de Luxembourg sous la supervision de l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) en application de la loi du 23 mai 2012 sur les redevances aéroportuaires.

L'affectation de la nouvelle redevance sera liée aux finalités pour lesquelles elle aura été perçue. Ceci vaut pour toutes les redevances aéroportuares. La redevance dont il est question a pour but de financer les services rendus par l'aéroport à ses usagers, donc notamment les compagnies aériennes et les passagers. Il s'agit donc d'un revenu nécessaire à l'aéroport pour lui permettre de couvrir ses charges, mais aussi pour effectuer des investissements dans son infrastructure et en conséquence garantir le développement de la plateforme aéroportuaire.

A ce titre la redistribution de cette redevance aux riverains n'est pas envisagée.