

Luxembourg, le 22 décembre 2004

Objet :Projet de règlement grand-ducal déterminant les taxes aéroportuaires à l'Aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application (2858BJE)

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Par sa lettre du 27 mai 2004, Monsieur le Ministre des Transports a bien voulu solliciter l'avis de la Chambre de Commerce concernant le présent projet de règlement grand-ducal déterminant les taxes aéroportuaires à l'aéroport de Luxembourg et en fixant les conditions et modalités d'application.

Le présent projet de règlement grand-ducal se propose de modifier le régime et le niveau des taxes aéroportuaires applicables à l'Aéroport de Luxembourg. Les principales innovations concernent la prise en compte des mesures de sûreté renforcées introduites à l'aéroport de Luxembourg pour le calcul des taxes, la pénalisation financière accrue des vols de nuits, l'application d'une taxe amende en cas de non-respect des trajectoires d'approche et de décollage, ainsi que la modulation des taxes en fonction de la classification OACI des aéronefs en ce qui concerne les nuisances sonores.

Le présent projet de règlement grand-ducal vise, en premier lieu, à tenir compte de l'évolution de l'inflation dans la détermination du niveau des taxes aéroportuaires (environ 18% depuis le dernier ajustement des taxes aéroportuaires en 1994). De plus, la révision des taxes relatives à la sécurité et à la sûreté dans le domaine de l'aviation civile répond aux lourds investissements nécessités par l'accroissement des contraintes communautaires en la matière¹. Les modifications en matière de nuisances sonores s'expliquent par une volonté politique du gouvernement de lutter plus sévèrement contre

¹ Règlement 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de l'aviation civile, JOCE du 30 décembre 2002, L355/1.

les troubles de voisinage causés aux riverains de l'aéroport par les aéronefs les plus bruyants.

D'une manière générale, la Chambre de Commerce est particulièrement soucieuse du maintien et de l'amélioration de la compétitivité de l'infrastructure aéroportuaire nationale. Il convient de rappeler que l'aéroport de Luxembourg constitue une infrastructure vitale pour notre pays. A ce titre, l'aéroport devrait bénéficier du plus large soutien possible afin de devenir une plaque tournante du trafic aérien en Europe et un centre logistique de tout premier ordre².

Dans cette perspective, la Chambre de Commerce note que le niveau des taxes aéroportuaires luxembourgeoises reste relativement avantageux par rapport aux principaux aéroports européens, même s'il convient de rappeler que cet avantage tarifaire s'explique, en partie, par le fait que les compagnies aériennes nationales prennent en charge la plupart des missions qui incombent en principe à l'Etat (*marshalling, following* sur le tarmac...).

Il est également essentiel de ne pas perdre de vue que de toute augmentation du niveau des taxes aéroportuaires doit tenir compte de l'évolution de la conjoncture économique. Actuellement, l'environnement économique dans lequel le secteur du transport aérien évolue est assez morose : les prix du pétrole demeurent préoccupants et la concurrence dans le secteur du transport aérien est acharnée (notamment de la part des *low cost carriers*).

Pour autant, la Chambre de Commerce est consciente du fait que le développement de l'aéroport de Luxembourg et des activités liées au trafic aérien ne peuvent se développer harmonieusement qu'en se conformant aux standards européens en matière de sécurité et de sûreté aéroportuaires et en limitant dans la mesure du possible les troubles de voisinage (nuisances sonores, vols de nuit...). C'est pourquoi, la Chambre de Commerce ne s'oppose pas, par principe, au relèvement du niveau des taxes aéroportuaires, dans la mesure où ce relèvement semble justifié par des considérations d'intérêt général (sécurité, sûreté, environnement...). La Chambre de Commerce recommande cependant au gouvernement de conserver constamment une approche à la fois pragmatique et modérée en matière d'augmentation de taxes aéroportuaires.

Dans la suite du présent avis, la Chambre de Commerce souhaite commenter plus en détail certaines dispositions du présent projet de règlement grand-ducal.

Concernant les dispositions générales (Chapitre I)

La Chambre de Commerce accueille favorablement le concept du « *pollueur payeur* », ainsi que le principe la conversion d'une partie des redevances en taxes rémunératoires et l'introduction d'une taxe amende en cas de non-respect des trajectoires définies introduits par le nouvel système de fixation des taxes aéroportuaires.

² « *Entreprise Luxembourg – Priorités de l'économie luxembourgeoise pour les prochaines années* », Recommandations de la Chambre de Commerce au gouvernement issu des élections du 13 juin 2004, pp. 65 et ss.

Dans le même ordre d'idées, la Chambre de Commerce incite les pouvoirs publics à réfléchir à la constitution d'un fonds spécial afin de financer des mesures de réduction des nuisances environnementales (notamment sonores) à l'aéroport. Ce fonds spécial pourrait notamment être alimenté par le produit des amendes et des taxes de vols de nuit pour financer divers investissements dans ce domaine (insonorisation, indemnisations, information...).

En ce qui concerne les exonérations ou réductions de taxes que le Ministre des Transports peut accorder pour des raisons d'intérêt général (article 8 du présent projet de règlement grand-ducal), la Chambre de Commerce constate que ces raisons d'intérêt général ne sont pas définies dans le dispositif du projet de règlement grand-ducal. Seul l'exposé des motifs précise qu'il s'agit de raisons d'intérêt public ou humanitaires, vols gouvernementaux nationaux ou étrangers. Davantage de précisions dans le corps même du présent projet de règlement grand-ducal serait cependant souhaitable.

Concernant la taxe d'atterrissage (Chapitre II - section 1)

En ce qui concerne la taxe d'atterrissage, la Chambre de Commerce constate que cette taxe est majorée afin de tenir compte du renchérissement de l'investissement et de l'exploitation de l'infrastructure aéroportuaire.

En ce qui concerne la modulation de la taxe d'atterrissage en fonction de la classification OACI des aéronefs, le paragraphe (5) de l'article 9 du présent projet de règlement grand-ducal prévoit :

« Pour les aéronefs à réaction subsonique et les aéronefs à hélice pourvus d'un certificat de limitation de nuisances sonores répondant au moins aux normes énoncées à l'annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre 4 de la Convention relative à l'aviation civile internationale précitée, le montant de la taxe d'atterrissage déterminé d'après les dispositions du paragraphe (1) est réduit de 20% ».

La référence à « des certificats de limitation de nuisances sonores répondant au moins aux normes énoncées à l'annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre 4 de la Convention relative à l'aviation civile internationale » est certes utile, mais risque de susciter certains problèmes pratiques de mise en œuvre. Etant donné que cette norme ne sera applicable pour les avions neufs qu'à l'horizon 2008, les certificats pour les avions existants, même s'ils respectent déjà les nouvelles limites, n'ont pas été établis en vue de certifier des aéronefs par rapport à une réglementation non encore applicable.

Dans ce contexte, une interprétation et une référence trop stricte aux normes spécifiées rendront donc très difficile une qualification conforme au paragraphe (5) de l'article 9 du présent projet règlement grand-ducal, même pour les aéronefs satisfaisant déjà aux normes qui ne seront applicables qu'en 2008.

C'est pourquoi, la Chambre de Commerce recommande de modifier la formulation retenue au paragraphe (5) de l'article 9 de la manière suivante :

« Pour les aéronefs à réaction subsonique et les aéronefs à hélice, répondant par moyen d'un calcul comparatif au moins aux normes énoncées à l'annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre 4 de la Convention relative à l'aviation civile internationale précitée, en partant de la base de certification stipulée dans l'annexe 16, volume 1, deuxième édition, chapitre 3 de la Convention relative à

l'aviation civile internationale, le montant de la taxe d'atterrissage déterminé d'après les dispositions du paragraphe (1) est réduit de 20%. »

De plus, afin d'inciter davantage les opérateurs à utiliser du matériel moins bruyant et étant donné l'investissement substantiel supplémentaire que cela représente pour les compagnies aériennes, la Chambre de Commerce recommande de réduire de manière plus marquée la taxe d'atterrissage applicable aux aéronefs qui respectent déjà les normes énoncées à l'annexe 16, volume 1, deuxième partie, chapitre 4 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Une telle réduction devrait atteindre le montant de 50% au lieu des 20% prévus dans le cadre du présent projet de règlement grand-ducal.

Enfin, la Chambre de Commerce constate que certains aéroports européens accordent des réductions substantielles pour les avions tout cargo (Paris CDG : -30 à -50%, Amsterdam SPL : -50%). Cette diminution se justifie par le fait que le trafic tout cargo ne fait en général appel qu'à un nombre limité de services et infrastructures aéroportuaires. Afin de favoriser le développement de ces activités au Luxembourg, la Chambre de Commerce recommande de prendre modèle sur les aéroports qui pratiquent de telles adaptations tarifaires.

Concernant la taxe de vol de nuit (Chapitre II - section 2)

Comptabiliser les vols de nuit à partir de 23h00 au lieu de 24h00 entraîne une augmentation substantielle des coûts pour les compagnies aériennes. Cette modification est d'autant plus regrettable que l'heure exacte d'atterrissage d'un avion échappe souvent au contrôle des compagnies aériennes, puisque les avions sont soumis aux instructions de la tour de contrôle (ATC) qui tombe sous la compétence de l'Administration de l'Aéroport.

Opérant un réseau mondial de vols réguliers sous des contraintes opérationnelles et économiques à partir de Luxembourg nécessite en principe l'utilisation d'un horaire opérationnel journalier maximal. En cas de délais, il est donc vital pour les compagnies aériennes de pouvoir exceptionnellement décoller et/ou atterrir en vertu de la dérogation permanente accordée au titre du paragraphe (2) de l'article 10. La Chambre de Commerce considère que les opérateurs qui bénéficient d'une dérogation permanente devraient être dispensés de payer des taxes de vol de nuit pour la plage horaire de 23h00 à 24h00.

Comme, en pratique, il s'avère que pour des raisons de pointe de trafic, un décollage n'est possible qu'après 23h00, alors que l'autorisation de roulage a été donnée avant 23h00. Dans ces conditions, la Chambre de Commerce recommande de prendre comme référence pour l'établissement des taxes pendant la plage horaire de 23h00 à 24h00 l'heure de l'autorisation de roulage donnée par la tour de contrôle plutôt que l'heure du décollage effectif.

Enfin, la Chambre de Commerce considère que le montant des taxes de nuit se situe nettement au-dessus des niveaux pratiqués hors Luxembourg. Afin de lutter efficacement contre les nuisances occasionnées par les vols de nuit tout en préservant la compétitivité et l'attractivité de l'Aéroport de Luxembourg, la Chambre de Commerce recommande au gouvernement de ne pas relever le montant de la taxe de vol de nuit au-delà d'un montant égal à 200% du montant de la taxe d'atterrissage.

Concernant la taxe de stationnement (Chapitre II - section 3)

Augmenter substantiellement la taxe de stationnement (de 1,24 EUR à maximum 3 EUR par unité) et réduire en même temps la franchise de 6 à 4 heures entraîne une augmentation des coûts de stationnement.

Etant donné que la fermeture nocturne de l'aéroport pendant 6 heures impose souvent une prolongation du temps de stationnement de 6 heures au minimum, la Chambre de Commerce recommande de maintenir une franchise d'une durée de 6 heures.

Concernant la taxe de l'amende pour non-respect des trajectoires d'approche et de décollage (Chapitre II - Section 4)

L'article 13 du présent projet de règlement grand-ducal prévoit une taxe de 2.000 EUR pour un vol commercial et de 1.000 EUR pour un autre vol.

En premier lieu, en ce qui concerne le non-respect des trajectoires, la Chambre de Commerce renvoie à ses commentaires dans son avis relatif au projet de règlement grand-ducal régissant les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage à l'Aéroport de Luxembourg. Dans ce projet de règlement grand-ducal, elle constate que les trajectoires sont simplement définies par un trait sur une carte, mais sans spécifier de tolérances latérales, ni de limites verticales. La notion de non-respect des trajectoires devient par conséquent extrêmement floue et subjective. De plus, les questions de preuve ne sont pas abordées, sauf pour énoncer que les manquements sont constatés par des agents assermentés.

En second lieu, même si le principe d'une amende pour non-respect des trajectoires d'approche et de décollage est compréhensible, le montant semble néanmoins disproportionné, notamment en comparaison avec la pratique internationale. Pour des aéroports étrangers ces amendes sont de l'ordre de 250 EUR (New York) à 500 EUR (Manchester).

Le niveau particulièrement élevé des amendes pour non-respect des trajectoires d'approche et de décollage a une vocation dissuasive. Même si elle partage les préoccupations des auteurs du présent projet de règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce recommande de ne pas prévoir d'amende d'un montant aussi élevé. La Chambre de Commerce estime que les amendes pour non-respect des trajectoires d'approche et de décollage ne devraient pas excéder 500 EUR par infraction pour un vol commercial et 250 EUR pour un vol non commercial.

*

*

*

Après consultation de ses ressortissants et sous réserve des remarques formulées dans le présent avis, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis.

BJE/PPA