



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère d'État

Le Ministre aux Relations avec le Parlement

P704 172275

Monsieur le Président
de la Chambre des Députés
Luxembourg

Luxembourg, le 24 février 2017

Personne en charge du dossier:

Roland Gaasch

☎ 247 - 82953

SCL: PET 704 – sp / 197

Objet : Pétition n° 704 – Interdiction des vols de nuit.

Monsieur le Président,

Comme suite à la demande afférente de la Commission des Pétitions du 10 janvier 2017, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe la prise de position de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures concernant la pétition n° 704 relative à l'objet sous rubrique.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre aux Relations
avec le Parlement

Fernand Etgen



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

Département des transports

Luxembourg, le 20 FEV. 2017

Réf : 2017/Aéroport/Bruit/023
Contact : Marc Reiter
Téléphone : 247-84921
Email : marc.reiter@tr.etat.lu

Le Ministre du Développement durable

à

Monsieur le Ministre des Relations avec le
Parlement

Concerne : Pétition n°704 – Interdiction des vols de nuit

Monsieur le Ministre,

En référence à votre courrier du 24 janvier 2017 concernant la pétition 704 au sujet d'une interdiction des vols de nuit, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint ma prise de position.

Je vous saurais gré de bien vouloir la continuer à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

François Bausch
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

Le Ministre aux Relations avec le Parlement	
SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION	
Reg.: 197	SCL:
Entré le: 21 FEV. 2017	
CE:	CHD:
A traiter par: Sandy	
Copie à:	

Prise de position au sujet de la pétition n° 704 – Interdiction des vols de nuit

Le règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport définit les heures d'ouverture de l'aéroport (art. 11) et les dérogations au principe du couvre-feu nocturne (art. 13), c.-à-d. à l'interdiction de tout mouvement d'avions (arrivées et départs) en dehors de l'horaire d'ouverture normale de l'aéroport, à savoir entre 23.01 heures et 05.59 heures :

« **Art. 11.** [...] L'aéroport est ouvert à la circulation aérienne entre 06.00 et 23.00 heures. [...]

Art. 13. 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. [...]

Art. 19. Pour des raisons dûment justifiées le ministre peut accorder, à titre exceptionnel, des dérogations spécifiques pour des vols ou des activités aéronautiques non couverts par le présent règlement. »

Il convient de préciser que la réglementation en vigueur est appliquée de façon stricte.

Le système de dérogations ponctuelles s'applique également aux vols qui en théorie bénéficient déjà d'une dérogation permanente selon le règlement grand-ducal précité afin de limiter les mouvements après minuit.

En effet, même les vols réguliers retardés par rapport à l'horaire programmé qui en principe disposent d'une dérogation permanente selon l'article 13.1.b) et c) ci-dessus ne sont autorisés à décoller qu'après vérification de la nécessité d'un tel décollage (p.ex. les transports d'animaux vivant, de vaccins etc.).

En 2015, l'objectif maximum des dérogations ministérielles accordées selon les articles 13.1.d) et 19 a été fixé à 95 par an.

Il faut ajouter qu'un plan d'actions de lutte contre le bruit de l'aéroport a été mis en place en 2010 et est actuellement en train d'être mis à jour. L'avant-projet de plan d'action a été approuvé par le

Conseil de Gouvernement le 13 janvier 2017. Le projet de plan d'action se trouve actuellement en phase de consultation publique.

Ce plan d'action prévoit entre autre des mesures pour limiter les nuisances occasionnées par les vols de nuit :

- Sensibilisation des opérateurs pour une réduction volontaire du nombre de vols de nuit ;
- Redevances des vols de nuit et amendes en cas d'infraction contre le couvre-feu nocturne – Prise en compte du bruit, du poids et de la période de décollage pour la détermination de la redevance de Terminal (TNC) d'après le principe « pollueur-payeur ». La TNC vise à taxer de façon plus sévère les avions les plus bruyant et les vols de nuit ;
- Mise à disposition des riverains des chiffres concernant le nombre de vols totaux et le nombre de vols de nuit par l'Administration de la navigation aérienne (ANA).

D'autres mesures entendent diminuer le niveau sonore des aéronefs en général, voire améliorer l'isolation acoustique des habitations et donc minimiser les désagréments causés aux riverains de l'aéroport :

- Gestion des trajectoires pour réduire les nuisances sonores : Continuous Descent (CDO) et Projet Précision Air navigation (P-RNAV).
- Encourager l'utilisation de matériel volant silencieux à l'aéroport de Luxembourg et le renouvellement des flottes. Cette mesure a permis la diminution de l'empreinte sonore des aéronefs opérant à l'aéroport de Luxembourg. Une diminution de 30% de l'empreinte sonore a par exemple été constatée entre l'ancien Boeing 747-400F et le nouveau 747-8 cargo.
- Nouveau régime d'aides financières en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique de bâtiments d'habitation (situés dans les zones définie par $L_{den} \geq 70$ dB(A) ou $L_{night} \geq 60$ dB(A)) contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg (*Règlement grand-ducal du 18 février 2013 relatif à l'octroi des aides financières en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique de bâtiments d'habitation contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg*).

Le plan d'action prévoit également une consultation des citoyens. Ainsi, une première audition publique a eu lieu le 6 février 2017 à Sandweiler et a permis aux citoyens, et aux riverains en particulier, de faire part de leurs remarques et de leurs commentaires.

Lors de cette audition, plusieurs points relatifs au vols de nuit ont été discutés. A notamment été retenu :

- La hausse du nombre des vols de nuit est en forte corrélation avec la hausse du nombre total des mouvements à l'aéroport.
- En ce qui concerne le nombre de dérogations « exceptionnelles » de vols de nuit accordés par le ministre, il y a lieu de noter qu'il a diminué de 215 en 2011 à 95 en 2016.

- 66 % des vols de nuit ont lieu entre 23.00 et 24.00 heures. La plupart des vols après minuit sont des arrivées (536 sur 665) majoritairement d'aéronefs basés à l'aéroport de Luxembourg.
- En ce qui concerne la répartition par opérateur, la société Cargolux effectue la grande majorité des vols de nuit sortant. Pour Luxair, qui ne programme pas de vols de nuit, il s'agit essentiellement de vols retardés. Ensuite, les vols non-commerciaux arrivent en 3^{ème} position avec 135 mouvements de nuit en 2016, dont 108 ont été des vols ambulance.
- Au vu de l'évolution de la flotte de Cargolux depuis 2010 (passage de 15 à 26 avions), il y a lieu de constater que le nombre de départs entre 23.00 et 24.00 heures a diminué fortement (de 162 à 62) malgré leur tolérance par le règlement grand-ducal précité.

Finalement, en ce qui concerne la proposition d'un horaire décalé pour les samedis et dimanches, une prolongation du couvre-feu nocturne à l'aéroport de 06.00 à 07.00 heures pour ces deux jours serait contraire aux dispositions du règlement grand-ducal précité qui fixe les horaires d'ouverture de l'aéroport. Il serait aussi difficile à mettre en œuvre un tel horaire sachant que les aéroports proches dans les pays voisins ont des heures d'ouverture plus larges, voire ne disposent pas du tout d'un couvre-feu nocturne.

1000