

Reporting Mechanism¹ proposed by the Environment DG of the European Commission

October 2008

Word Template proposed for reporting
a **summary** of each Noise Control Programme
(not more than 10 pages length per programme)

Explanatory note: A noise control programme relates only to those carried out in the past (before the implementation of the Directive 2002/49/EC) and noise-measures currently in place and adopted before the implementation of the Directive 2002/49/EC.

Please, fill in one separate template per each noise control programme.

Name of DF6 (use naming convention presented in the Handbook):

LU_a_DF6_MAir

Full name of the Noise Control Programme summary report (use naming convention presented in the Handbook):

Programmes de lutte contre le bruit de l'aéroport de Luxembourg menés avant l'adoption des plans d'action de lutte contre le bruit

Reporting entity unique code (use naming convention presented in the Handbook): a

Choose the reporting issue:

Agglomeration

Please specify the UniqueAgglomerationID:

Roads

In the case of reporting a noise control programme for the entire reporting entity, please tick here:

In the case of reporting a noise control programme for a single road, please specify the UniqueRoadID:

Railways

In the case of reporting a noise control programme for the entire reporting entity, please tick here:

In the case of reporting a noise control programme for a single railway, please specify the UniqueRailID:

Airport

Please specify the ICAO code: ELLX

Cost (in €)	-2
Adoption date (dd/mm/yyyy)	-2
Completion date (dd/mm/yyyy)	février 2009
Number of people experiencing noise reduction	-2

¹ An overview presentation of the reporting mechanism and a handbook on data specifications can be found at: http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library

Limit values in place at the time of adoption of the noise control programme (preferably converted where relevant in Lden, Lday, Levening, Lnight as defined by Annex I of the Directive 2002/49/EC):

Dans le passé les activités de l'aéroport de Luxembourg ont été évaluées à l'aide des méthodes de calcul et des seuils préconisés par le «Gesetz der Bundesrepublik Deutschland zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLG)» du 30 mars 1971, modifiée la dernière fois en 1990. Des seuils exprimés à l'aide de l'indice de bruit LAeq(4) ont été fixés dans le cadre du règlement grand-ducal modifié du 31 août 1986 déclarant obligatoire le plan d'aménagement partiel concernant l'Aéroport et ses environs. Ces seuils définissent deux zones dans le cadre du plan d'aménagement partiel en question, à savoir:

- la zone1, déterminée par un niveau LAeq(4) supérieur à 75dB(A), à l'intérieur de laquelle la construction d'habitations privées est interdite.
- la zone2, déterminée par un niveau sonore LAeq(4) compris entre 67dB(A) et 75dB(A), à l'intérieur de laquelle la construction d'habitations est autorisée, sous respect de certaines restrictions.

Ledit règlement a été abrogé par le règlement grand-ducal du 17 mai 2006 déclarant obligatoire le plan d'occupation du sol « Aéroport et environs », qui définit autour de l'aéroport des zones à l'intérieur desquelles il est interdit de construire des logements, sans pour autant faire un lien direct entre l'interdiction de construire et le bruit de l'aéroport.

Pour ce qui est de la situation actuelle en matière de gestion de bruit au sol à l'aéroport de Luxembourg, il convient de remarquer que dans le cadre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, l'arrêté n°1/02/0130/C du 16 mars 2007 du Ministre de l'Environnement prévoit une limitation des mouvements aériens à 76.000 par an à l'horizon 2012 et définit des valeurs limites pour les localités avoisinantes pour le bruit au sol ainsi que des mesures spécifiques pour limiter l'impact sonore de l'aéroport, notamment en matière des essais moteurs. Il faut savoir que dans le contexte de cette autorisation tous les mouvements d'aéronefs sont considérés à l'exception:

- des mouvements d'avions à hélices propulsés à l'aide d'un moteur à pistons ou par un groupe turbopropulseur et ayant un poids maximal au décollage inférieur ou égale à 5,7t,
- des mouvements d'hélicoptères pour autant que ces événements annuels ne dépassent pas 360 mouvements,
- des vols gouvernementaux, notamment les vols des forces de l'ordre,
- des vols de recherche et de sauvetage,
- des vols effectués à des fins humanitaires et sanitaires,
- des vols effectués dans le cadre des obligations internationales du Grand-Duché de Luxembourg.

La limitation du nombre de mouvements à 76.000 mouvements n'est donc pas directement comparable au nombre de vols considérés lors de l'élaboration de la cartographie stratégique du bruit de l'aéroport de Luxembourg dans le contexte du règlement grand-ducal du 2 août 2006 portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

A l'heure actuelle, l'arrêté d'autorisation d'exploitation sous rubrique fait l'objet d'un recours en réformation devant les juridictions administratives. En première instance, le tribunal administratif a jugé qu'il appartient au Ministre ayant les Transports dans ses attributions de fixer les conditions d'exploitation relatives au bruit de l'aéroport.

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 13 mars 2007 concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement humain et naturel de certains projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires, la construction d'aéroports et l'exploitation d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur de 2.100 mètres ou plus ne tombent plus sous le champ d'application de la loi du 10 juin 1999 précitée, mais font partie du champ d'application de la loi du 13 mars 2007. Après l'expiration de l'arrêté d'autorisation, une nouvelle demande d'exploitation dans le cadre de la loi du 13 mars 2007 devra être introduite. Il serait de même pour toute modification de l'arrêté d'autorisation actuel.

Summary of the main problems to be solved and of the situations that needed to be improved at that time:

-2

Summary of the results of public consultations organized in relation to this noise control programme:

-2

Summary of noise management actions (and related budget and targets) taken:
Interdiction des avions du chapitre 2:

Conformément à la réglementation européenne en vigueur, les avions du Chapitre 2 de l'annexe 16 de l'OACI sont interdits d'atterrissage à l'aéroport de Luxembourg.

Quota de mouvements:

L'arrêté n°1/02/0130/C du 16 mars 2007 précité du Ministre de l'Environnement prévoit une limitation des mouvements aériens à 76.000 par an à l'horizon 2012 et définit des valeurs limites pour le bruit au sol ainsi que des mesures spécifiques pour limiter l'impact sonore de l'aéroport, notamment en matière d'essais moteurs.

Vols de nuit:

Le règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg dispose que les heures normales d'ouverture de l'aéroport à la circulation aérienne sont fixées à la période entre 6 heures et 23 heures. Il existe donc un couvre feu de principe durant la nuit. Les vols qui ont lieu en dehors de cette période, sont des vols particuliers énumérés dans le règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg, dont notamment les vols retardés par rapport à leur horaire programmé, qui bénéficient à ce titre d'une dérogation permanente. De plus, des vols peuvent bénéficier d'une dérogation spéciale du Ministère des Transports dans des cas dûment justifiés tel que pour le transport d'animaux vivants, de produits pharmaceutiques ou encore de denrées alimentaires périssables.

Dans le cadre du règlement grand-ducal du 2 août 2006 précité en revanche, la période de nuit a été fixée à la plage horaire entre 23 heures et 7 heures. Sur l'ensemble des mouvements de nuit (entre 23 heures et 7 heures) enregistrés pour l'année 2007, une large majorité eurent lieu entre 23 heures et 24 heures et entre 6 heures et 7 heures.

Modulation de la redevance de vol de nuit:

En ce qui concerne la problématique précise du bruit aérien pendant la période nocturne, une des mesures qui a d'ores et déjà été mise en œuvre, avec effet au 1er juin 2008, est la modulation renforcée des redevances d'atterrissage et de décollage des avions en fonction des plages horaires.

Alors que jusqu'à présent une taxe de « vol de nuit » équivalente à la taxe d'atterrissage était perçue pour chaque atterrissage et décollage entre 24 heures et 6 heures à l'Aéroport de Luxembourg, ce régime a été durci depuis le 1er juin 2008 par la mise en place d'une redevance de vol de nuit d'un montant égal à la redevance d'atterrissage pour la période entre 23 heures et 24 heures et d'une redevance de vol de nuit d'un montant égal au double de la redevance d'atterrissage entre 24 heures et 6 heures.

Considérant que les redevances sont calculées sur la base de la masse maximale de l'avion au décollage, pour un décollage entre 23 heures et 24 heures un opérateur d'un avion cargo du type B747-400 doit désormais payer une redevance de vol de nuit de 1.929,42 euros alors que sous l'ancien régime aucune taxe de vol de nuit n'était due. Cette redevance s'élève à 3.858,84 euros, au lieu des 1969,12 euros dans l'ancien régime, pour un décollage opéré exceptionnellement entre 24 heures et 6 heures.

Dans ce contexte, il est à remarquer que le Ministère des Transports a observé depuis l'introduction de ce nouveau régime de redevances une nette tendance de régression du nombre de mouvements entre 23 heures et 6 heures diminuant ainsi l'impact du bruit aérien en période nocturne.

Il convient de noter que ce nouveau régime n'est pas directement lié au niveau du bruit émis par les différents types d'aéronefs, de sorte qu'une modulation des redevances afférentes en fonction du niveau du bruit émis est envisagé dans une deuxième étape afin d'encourager les opérateurs à exploiter les flottes d'avions les moins bruyantes et donc les plus protectrices de l'environnement.

Charte pour l'aviation sportive:

En ce qui concerne l'aviation sportive, le règlement grand-ducal du 8 janvier 2007 modifiant le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg a limité les plages horaires disponibles pour effectuer des vols d'écologie « touch & go ». Parallèlement, une charte entre usagers, riverains et autorités concernant la pratique de l'écologie et de l'entraînement continu de l'aviation générale à l'aéroport du Findel a été élaborée et signée entre parties concernées et présentée lors d'une conférence de presse du 15 janvier 2008.

Dans ce contexte, le Ministère de l'Environnement a mis à disposition des clubs sportifs des aides ayant permis l'équipement des avions d'entraînement de dispositifs de réduction du bruit à la source. Selon le type d'avion, de silencieux ou d'hélice, une réduction significative du bruit émis de l'ordre de 6dB(A) a été atteinte.

Summary of provisions used for evaluating the implementation and results of the noise control programme:
-2

Web links to the full Noise Control Programme:
www.emwelt.lu