

Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux
Fetschenhof-Cents
1, rue du Père Jacques Brocquart
L-1280 Luxembourg

Luxembourg, le 29 janvier 2018

Monsieur François Bausch
Ministre du Développement durable
et des Infrastructures
Bâtiment Alcide de Gasperi
4, Place de l'Europe
L-1499 Luxembourg

Référence : 193 -2018

Objet : Application de la réglementation des vols de nuit et son contrôle.

Monsieur le Ministre,

Nous vous remercions de nous avoir donné accès au relevé des dérogations ministérielles accordées aux compagnies aériennes en 2017, en application des dispositions du règlement grand-ducal du 24 mai 1998. (Art.13 § 1-d).

L'analyse de ce relevé nous autorise à faire les observations et critiques suivantes :

- Concernant les dérogations accordées pour les vols après 24h00.

Nous constatons que de janvier jusqu'à la mi-octobre 2017, Cargolux a obtenu 58 dérogations. On peut donc estimer que jusqu'à la fin de l'année, Cargolux va avoir bénéficié de 66 vols de nuit après minuit, de sorte qu'on peut affirmer dès-à-présent que la nouvelle convention accordant 65 dérogations ne va pas améliorer la situation des riverains en 2018.

La répartition des dérogations ministérielles s'est faite comme suit : Cargolux 67% ; Silk Way West 5 vols ; Qatar Airways 2 vols ; Luxair 1 vol.

Comme ces chiffres ne correspondent pas à nos relevés, tout laisse croire que les autorisations sont sollicitées avant 23h, et que les compagnies aériennes font partir leurs avions après 23h en tant que vol retardé. Devons-nous accuser les compagnies aériennes de tricherie ?

Pour l'année 2016 le relevé indique 95 dérogations ministérielles, qui se répartissent comme suit: Cargolux 60 dérogations (la convention augmente donc les vols de nuit de Cargolux) ; CARGO AIR (Cie bulgare!!) 7 dérogations ; Qatar Airways 3 dérogations.

Notre propre station de mesure des bruits nous a permis de constater des vols de nuit réguliers de Qatar Airways QTR8181 le 3.11.2018 à 23h40 ; QTR8157 le 6.11.2018 à 23h36, le décollage du 8.11.2018 à 23h58 et l'atterrissage le 9.11.2018 à 04h22. Lors de notre vérification l'ANA nous a assuré ne pas avoir donné d'autorisation ministérielle à cette compagnie, mais qu'il s'agissait chaque fois de vols retardés (retard de 15h et 14 minutes !). Un contrôle sur Internet au Qatar nous a permis de constater que l'atterrissage à Luxembourg du Vol QTR 8157 était déjà programmé 2 jours d'avance pour le 7/12/2017 vers 01:30 (CET).

De qui se moque-t-on et qui parle ici de contrôle ?

On ne peut plus parler ici d'un RETARD par rapport à l'horaire programmé. Il s'agit pur et simplement d'un abus systématique et d'un contournement de notre réglementation.

Si nous apprécions l'intention de l'ANA de limiter les vols nocturnes par une convention avec Cargolux, nous ne pouvons admettre le principe même d'une telle convention, car elle est illégale et contraire à la lettre et à l'esprit de la réglementation actuelle. Il n'appartient pas au Ministère de créer de nouvelles dérogations, mais il lui faut appliquer strictement la réglementation en vigueur.

- Concernant le nombre des vols de nuit entre 23h et 06h.

Avec 2 138 vols de nuit en 2017 nous constatons un accroissement de 257 % depuis les dernières 15 années, avec une progression de 270% des décollages (894) et de 225% des atterrissages (1244).

Pour la même période les vols de nuit pour le fret ont augmenté de 280% et ceux des passagers ont augmentés de 225%.

- Concernant les abus des dérogations prévues.

En 2017 environ 96% des vols de nuit ont profité d'une dérogation automatique, alors qu'en 2010 seulement il n'y avait que 85%.

Nous sommes vraiment choqués quant au nombre élevé des vols de nuit et du fait que vous accordez ces autorisations sans aucune justification valable. Car, préciser que ces vols nocturnes ont été autorisés parce qu'il y avait des médicaments à bord, ou par la présence d'animaux vivants ou de fleurs etc.) n'est nullement admissible.

Si l'article 19 permet au Ministre d'accorder des **dérogations spécifiques** pour des vols ou activités aéronautiques non couverts par le règlement, il faut que ce soit « **pour des raisons dûment justifiées et à titre exceptionnel** ».

Les dérogations spéciales actuelles pour transport d'animaux vivants, de produits pharmaceutiques etc. constituent un abus de pouvoir, car elles ne sont pas instituées comme dérogations permanentes à l'article 13 par le législateur et, basées sur l'article 19, de tels transports ne peuvent être réguliers, car de telles dérogations doivent rester exceptionnelles et leur raison doit être dûment justifiée.

Il est donc absolument nécessaire d'interdire et d'éliminer les avions de fret opérant des liaisons régulières la nuit, notamment entre 03 et 06 heures.

En plus, nous avons constaté que vous accordez ces autorisations particulières également à des compagnies n'ayant pas leur port d'attache à Luxembourg, ce qui est complètement illégal.

En effet, les dispositions de l'article 13 §1 du règlement grand-ducal du 24 mai 1998 qui fixe les dérogations pour vols de nuit, sont d'application stricte, à savoir :

Bénéficiaire d'une dérogation permanente aux dispositions de l'article 11 :

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.

- Concernant les vols retardés.

Jusqu'en 2000 la réglementation était appliquée d'une manière restrictive. Aucun avion ne pouvait atterrir à l'aéroport après sa fermeture légale, s'il n'avait pas obtenu préalablement une autorisation, et les vols de ces retards étaient réellement contrôlés.

Actuellement vous autorisez tous les atterrissages d'avion soi-disant retardés, sans aucun contrôle.

Or, l'article 13 §1 du règlement prévoit uniquement des dérogations pour les cas suivants : sub b)

les vols commerciaux **réguliers** de passagers et de fret retardés par rapport à l'horaire programmé;

sub c) les vols de **fret réguliers** programmés entre 23.00 et 24.00 heures ou retardés par rapport à cet horaire; et sub 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.

Or, sur tous les aéroports qui appliquent une interdiction des vols de nuit, les atterrissages et décollages ne sont autorisés que s'il s'agit d'un retard exceptionnel, donc de vols retardés pour des **raisons imprévisibles**, tels que l'encombrement de l'espace aérien, des retards dus à des grèves, aux intempéries ou d'autres incidents à l'aéroport de départ ou en route.

Le nombre actuel de vols de nuit et les dérogations systématiquement accordées sous des prétextes douteux montrent que l'arbitraire et l'abus de pouvoir ont remplacé les dérogations prévues par la réglementation.

Dans son avis No 42869 du 17 février 1998 le Conseil d'Etat a bien précisé que « les dérogations prévues sont nécessaires au fonctionnement normal de l'aéroport à **conditions qu'elles ne deviennent pas la règle** ».

Tout le monde comprend et admet qu'un avion réellement retardé pour une raison indépendante de la volonté de la compagnie aérienne puisse atterrir, mais décoller après minuit c'est faire fi du droit au repos nocturne de dizaines de milliers de résidents.

Pour être en mesure d'abaisser le nombre des vols de nuit il faut modifier les conditions d'exploitation de l'aéroport, et nous demandons instamment que les **décollages** de tous les avions après 23 heures soient soumis à une autorisation motivée préalable et que la raison de la motivation soit sérieusement contrôlée par une instance indépendante, et que le relevé soit accessible aux représentants des riverains.

Quant aux **atterrissages**, nous demandons depuis des années que les horaires des compagnies les plus tardifs, soient limités à 22h30 pour avoir une marge de sécurité en cas de retard, au lieu de 22h50 ou 22h55, ce qui est fait intentionnellement, pour tomber dans la catégorie des avions retardés par rapport à leur horaire programmé, car la majorité de ces vols de provenance lointaine, atterrira après la fermeture de l'aéroport, et ce d'autant plus que les **taxes aéroportuaires** durant la fermeture de l'aéroport ont été considérablement baissées voire supprimées.

Dans ce contexte il y a lieu de rappeler que le Conseil d'Etat avait exigé que les dérogations restent exceptionnelles pour obtenir un équilibre entre la nécessité de développement de l'aéroport et les nuisances occasionnées aux riverains. Un tel équilibre était recherché au début de l'application du règlement grand-ducal du 24 mai 1998, où il fallait même une autorisation pour l'atterrissage d'un avion soi-disant retardé, et ceci avant que l'avion ne puisse décoller de l'étranger.

Depuis 1998 il existe **l'obligation pour les bénéficiaires de dérogations** en vertu du paragraphe 1 b), c) et d) du règlement de remettre au Ministère des Transports **un relevé récapitulatif des dérogations effectivement utilisées avec indication des raisons justificatives**. Nous avons l'impression que cette obligation n'est pas du tout observée.

Pour des raisons de transparence nous demandons avoir régulièrement accès à ces relevés.

Etant donné que le nombre des vols de nuit pour l'année 2017 dépassent largement le total de l'année 2016, avec toujours une trop forte proportion entre 0 et 6 heures du matin, et comme des études sérieuses ont démontré la nuisance réelle du bruit et du manque de sommeil sur la santé publique, nous espérons que vous allez imposer enfin le couvre-feu légal. Car, malgré la tentative de la direction actuelle de l'ANA de ne permettre les décollages après 24 heures qu'avec une autorisation ministérielle, la situation continue à empirer et il semble que le développement de l'aéroport échappe à tout contrôle.

Le texte du règlement n'a pas changé, mais son application (ou interprétation) a été profondément modifiée. L'ANA n'est certainement pas responsable d'une telle initiative et nous aimerions obtenir une copie des instructions du Ministre à l'ANA à ce sujet.

Sans retour à une interprétation plus stricte de la notion d'«**avion retardé**», et l'introduction de nouvelles taxes dissuasives, le nombre des vols de nuit ne pourra pas être réduit.

Nous vous serions reconnaissants d'arrêter le conte de fées du moindre bruit des gros avions modernes, du bon résultat des cartes de bruit et des chiffres fantaisistes des emplois dépendant directement ou indirectement de l'aéroport. Les **Boeing 747-8F** de Cargolux font autant de bruit que les modèles plus anciens et ce sont les pics de plus de 90 d(B) qui nous réveille et non les moyennes retenues dans les cartes de bruit. Du reste, le but des actions contre le bruit consiste à abaisser les moyennes et non de les maintenir au même niveau. Il n'est nullement prouvé qu'une interdiction/réduction des vols de nuit aurait une incidence significative sur les emplois, dont la majorité se fait de toute façon de jour.

Nous nous inquiétons également des nombreuses conventions signées avec de nouvelles compagnies aériennes lors des voyages de prospection économique et nous vous rappelons que la

situation géographique de notre aéroport aux abords immédiats de notre capitale, interdit tout développement démesuré. Une fois pour toutes il faut reconnaître que l'implantation de notre aéroport aux abords immédiats d'une capitale de 116 000 habitants ne permet qu'un développement raisonnable de notre aéroport.

Nous revendiquons :

L'inscription dans un registre au Ministère des Transports des dérogations accordées et de leur justification chaque trimestre, tel que prévu au règlement d'exploitation du 24 mai 1998, et leur publication régulière.

L'abolition du système des dérogations abusives du règlement d'exploitation du 24 mai 1998 (*Exemple : dérogation automatique pour un retard de 15 heures, 9 novembre 2017, Qatar Airways*) et l'application stricte du règlement grand-ducal modifié du 24 mai 1998.

Une réduction drastique des vols de nuit avec pour but l'observation stricte d'un repos nocturne de 8 heures de sommeil (OMS). (actuellement nous enregistrons en moyenne pour chaque mois de plus de 340 mouvements entre 06h00 et 06h59).

Instauration d'une taxe amende en cas de non-respect des dispositions de vol de nuit.

Le plafonnement des mouvements à l'aéroport, (car pollution de l'air et émission de CO2 et de particules ultra-fines non brûlées) et un développement raisonnable pour un City-Airport.

Une autorisation ministérielle préalable pour tout départ après 23h00 et pour tout atterrissage après 24h00 et l'inscription formelle des motivations sur registre, avec accès pour les organisations des riverains.

La publication ou mise à disposition des relevées des raisons des dérogations utilisées par les compagnies aériennes avec un contrôle réel des retards.

La réaffirmation et l'application restrictive du principe que seuls les avions rentrant dans le cadre des dérogations peuvent atterrir et décoller en payant des taxes de nuit. Une réintroduction de pénalités persuasives pour vols de nuit entre 23 et 06 h et pas de tarifs type *Braderie* pour les mouvements entre 23 et 24 h.

L'obligation pour les vols de passagers (Boeing de Luxair-tours) de ne pas tricher en adoptant des horaires (22h55 et 06h05) où les retards sont évidents.

L'élaboration d'une convention pour imposer des couloirs et des hauteurs de survol minima des agglomérations, avec instauration d'une taxe amende en cas de non-respect des trajectoires, pour concilier sécurité de l'aviation et protection des riverains.

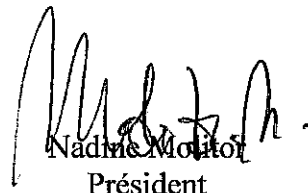
L'exigence que le Ministre de l'environnement joue son rôle de protection et de contrôle.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de nos salutations les plus distinguées.

Pour le comité du SIILFC



Carlo Zwank
Secrétaire



Nadine Mouton
Président

Copie à :

Monsieur le Président de la Chambre des Députés
Madame la Ministre de l'Environnement
Madame la Bourgmestre de la Ville de Luxembourg