



*Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux
Fetschenhof-Cents
a/m Carlo Zwank
1, rue du Père Jacques Brocquart
L-1280 Luxembourg*

**Au Collège des Bourgmestre et Echevins
de la Ville de Luxembourg**

Hôtel de Ville

L-2090 Luxembourg

Luxembourg, le 26 novembre 2020

**Avis concernant le projet du plan d'action contre le bruit de l'Aéroport de
Luxembourg, septembre 2020.**

Madame la Bourgmestre, Mesdames, Messieurs les Echevins,

Conformément à la procédure d'élaboration des plans d'action régie par la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, nous vous transmettons nos observations et suggestions suite à la consultation publique au sujet du plan d'action contre le bruit de l'Aéroport de Luxembourg, septembre 2020, ci-après.

Remarques générales :

- Indications vagues

Vu que l'action contre le bruit est un document vivant qui perpète dans le temps il y a lieu de donner plus d'indications quant à l'échéancier. Le lecteur voudrait pouvoir suivre un plan des actions et en voir l'évolution jusqu'à la prochaine mise à jour. **Nous proposons les indications suivantes :**

En cours depuis le (date), réalisé (indication de pourcentages), estimation de fin de projet (année ou date), *audit trail* pour les changements, priorités des actions, *executive summary* par priorité et par réalisation des points d'actions.

L'indication actuelle prête à croire que divers dossiers n'avancent guère d'un projet à l'autre, la mise en œuvre doit être raccourcie. Simplification administrative souhaité.

- Confusion

Nous comprenons que beaucoup d'intervenants de différents secteurs doivent présenter leurs aspects sur ce document. Tous présentent leurs chiffres de références et ce pour les années y relatives.

Malheureusement ce fait prête à confusion auprès du lecteur. De ce fait nous proposons de se baser sur les mêmes données / années de référence pour tout le projet. Nous avons indiqué quelques exemples ci-dessous qui soulignent les confusions possibles. Si on s'était basé sur quelques années-clé pour tout le document le lecteur aurait mieux pu suivre l'évolution de part et d'autre.

Exemple Page 9 paragraphe 2.1

Exemple Page 25 paragraphe 3.4.3

Remarques quant au projet :

Page 07 paragraphe 1.4.2 dernière phrase :

« Chaque plan d'action devrait comporter des estimations en termes de diminution du nombre de personnes touchées (gêne, perturbation du sommeil ou autre). »

En vue de cette phrase, qui évoque que les dommages corporels potentiels devraient être recensés voir même chiffrés, **ne serait-il pas conseillé de demander le support du Ministère de la Santé. Peut-être pourrait-on même nommer une**

personne de ce Ministère à la Commission Consultative Aéroportuaire (ci-après CCA) de manière permanente.

Page 19 Paragraphe 3.3 §2

Merci d'ajouter après ... les riverains dans les zones fortement exposées, ... **que ce soit en promouvant l'acquisition d'avions de la nouvelle génération par les compagnies aériennes, le respect du couvre-feu de l'aéroport ou une augmentation sensible de l'attractivité et de l'accessibilité aux mesures financières en vue d'une isolation acoustique des habitations, ce de manière....**

Nous proposons de changer le passage du texte ... vu l'importance socio-économique de l'aéroport... en ... vu la position socio-économique de l'aéroport...

Page 20 paragraphe 3.3.1 point 2

Veillez préciser davantage, mettre au lieu de ... A plus long terme ... -> une valeur référentielle pour 2025.

Page 21 paragraphe 3.3.2

A nos yeux le texte ... une amélioration substantielle de la situation acoustique dans les alentours immédiats de l'aéroport Luxembourg n'est pas à espérer ... **devrait être changé** vu que l'adjectif utilisé ne nous semble pas opportun au vu que tout bruit peut être évité, **nous proposons ... immédiats de l'aéroport Luxembourg peut être évité ou du moins réduit par l'action ou l'interaction de divers acteurs par la mise en œuvre de diverses mesures....**

Page 21 paragraphe 3.3.3

Nous sommes bien conscients que l'évolution de notre aéroport devra tenir compte, de manière équilibrée, du facteur économique et social, aussi bien que de celui-ci de la santé et du bien-être des riverains, **mais nous ne pouvons soutenir le texte :**

C'est pour cette raison que le présent plan d'action ne prévoit pas, que des prévisions exactes soient élaborées pour l'exploitation à long terme de l'aéroport de Luxembourg.

Page 23 paragraphe 3.4.2

Vu l'évolution importante récente des mouvements d'hélicoptères (e.g. force de l'ordre, écolage, privé, *air rescue*), **il faut absolument recenser et veiller à reprendre tous ces vols dans le tableau des mouvements d'aéronefs, à l'instar des vols d'avions (cf. p. 24) pour les intégrer dans l'impact sonore de l'aéroport.**

Page 25 paragraphe 3.4.3

La plupart des vols qui ont lieu malgré le couvre-feu, sont des vols retardés par rapport à leur horaire programmé, seulement quelque 4% de ces vols bénéficient d'une autorisation particulière et préalable du ministre.; 96% bénéficient d'une dérogation automatique.

Sur ce et suite aux discussions avec l'ANA, il s'est avéré important de définir ce qui est à entendre par un „*delay*“.

Il s'impose d'intégrer dans le document du projet action contre le bruit une mesure qui définit ce qui est à considérer comme un retard raisonnable (dit „*delay*“).

Page 26 paragraphe 3.4.4

Nous proposons de changer la partie du texte ... qui pénalise les opérations de décollage nocturne ... par ...qui pénalise les opérations de décollage nocturne et d'atterrissage nocturne en introduisant des taxes à forte composante environnementale qui mènera à une réduction substantielle des vols de nuits... texte qui est à lire dans le programme de coalition gouvernemental 2018-2023, chapitre des vols de nuits :

Quote

Aéroport de Luxembourg

Suite notamment à la certification obligatoire de l'aéroport en décembre 2017, Lux-Airport doit procéder à un certain nombre de modifications des infrastructures aéroportuaires - dont le plus important constitue sans doute la refonte complète de la piste - afin de mettre l'aéroport de Luxembourg aux normes.

Lux-Airport étant dans l'obligation de se conformer au principe de l'investisseur privé, un certain nombre de projets à finalité commerciale sont prévus en parallèle, visant à générer les revenus directs et indirects nécessaires au développement de l'aéroport et au financement des projets de mise en conformité.

Par ailleurs, Lux-Airport bénéficiera d'un investissement en fonds propres adéquat de la part de son actionnaire unique, tout en introduisant des taxes d'atterrissage à forte composante environnementale ensemble avec une augmentation de la taxe « passager » à un niveau comparable aux aéroports avoisinants.

Dans ce contexte, une attention particulière sera portée à l'introduction d'une tarification qui mènera à une réduction substantielle des vols de nuits.

En ce qui concerne une éventuelle reconversion de l'espace brut existant sous l'aérogare, l'option d'une utilisation comme espace événementiel sera étudiée dans une approche coût-bénéfice intégral pour les secteurs concernés de l'économie nationale.

Unquote

Page 28 paragraphe 3.5.1

Nous vous demandons de reconsidérer le paragraphe sur le plan d'occupation du sol « Aéroport et environs ».

Tous les PAG y compris les PAP devraient être revus et reconsidérés dans l'optique des cartographies émises dans le POS. Vu la suprématie du POS, une approche top-down vers les plans d'aménagement généraux s'impose, il y a donc lieu de commencer par l'établissement de celui-ci avant de finaliser les documents qui s'y rapportent.

Page 30 paragraphe 3.5.2 § Le plan d'aménagement particulier

Nous ne pouvons soutenir les deux phrases qui pourraient être mal vu par divers lecteurs.

Cependant, il faut être conscient que les mesures de type « obstacle à la propagation du bruit » s'avèrent non-efficaces par rapport au bruit du transport aérien en raison de la hauteur de vol des avions. De manière semblable, le choix des mesures urbanistiques et architecturales efficaces contre le bruit du transport aérien est limité pour les mêmes raisons.

Il faudrait remplacer ces phrases par :

Cependant, il faut être conscient que les mesures de type « obstacle à la propagation du bruit » sont difficilement réalisables pour lutter contre le bruit du transport aérien en raison de la hauteur de vol des avions. En revanche des modèles de propagation de bruit devront être établis pour chaque nouvelle construction (et surtout tout PAP). De ces modèles pourront être déduites des

mesures constructives pour permettre une évacuation maximale des ondes sonores.

Page 31 paragraphe 3.6 §2

Nous proposons d'ajouter la phrase entre ... d'un document figé – « *les nouvelles propositions pour l'amélioration sont à indiquer en les surlignant dans le catalogue* » – qui risquerait de limiter le choix des mesures à envisager. Il s'agit plutôt d'un document identifiant

Page 34 paragraphe 3.6.3

A rajouter svp. Le résultat de l'étude est à communiquer à la CCA.

Page 34 paragraphe 3.7

Aides financières :

Nous demandons :

Introduction d'une présentation quant au nombre respectivement des demandeurs et des bénéficiaires par an depuis l'introduction de celles-ci et à l'impact financier y relatif ?

Une simplification administrative, technique et financière des mesures pour l'éligibilité devrait être mise en œuvre, en évitant une exclusion par cumul de diverses demandes de prime (e.g. acoustique, thermique)

De plus, en appliquant le principe du pollueur-payeur, nous nous posons la question de savoir si ce n'est-ce pas Luxairport qui devrait participer aux frais de ces aides financières ?

Page 36 paragraphe 3.8.1

Les chiffres d'évolution de l'aéroport présentés par Luxairport lors des *Webinars* publics devraient être repris tel quel dans le document du projet d'action contre le bruit.

Page 40 paragraphe 3.8.1 point 10

Nous tenons à attirer votre attention sur le fait que l'accord de coalition reprend

2021 sont à exclure de ces calculs. **Nous ne pouvons plus nous permettre d'attendre 7 ans pour faire des réévaluations au vu de la population croissante.** Aussi, serait-il opportun d'intégrer les données recueillies sous le point 23, ce pour donner une vue 3D des bruits présents.

Page 46 paragraphe 27

Nous ne pouvons que saluer cette initiative, **tout en proposant qu'une enquête de satisfaction, auprès des bénéficiaires des mesures, après un an de mise en place des éléments constructibles serait à saluer.**

Remarques spécifiques :

Page 39 paragraphe 3.8.1 point 9

Suite à la présentation du CEO de Luxairport lors du Webinar du 20 octobre 2020, nous tenons à préciser qu'il est essentiel de nous communiquer :

- 1) les résultats des analyses de bruit et polluantes (e.g. particules fines) avant la mise en œuvre d'une nouvelle zone dédiée aux essais moteurs.
- 2) Le résultat de l'analyse « Calcul de l'impact du bruit au sol sur les habitations avoisinantes »



une mise en œuvre quant à la redevance aéroportuaire d'atterrissage à fortes composantes environnementales à nos yeux celle-ci **devrait être mise en œuvre sans délai**, avec une consultation des compagnies en septembre 2020 (à notre compréhension déjà amorcée par Luxairport) et une mise en œuvre des taxes en janvier 2021.

Nous proposons aussi d'ajouter la composante de retards démesurés au catalogue des éléments composant une telle redevance (cf. notre remarque quant à la mesure de fixer des „delay“ ci-dessus).

Page 43 paragraphe 3.8.3 point 16

Nous ne pouvons que saluer cette initiative, mais si nous appliquons le principe du pollueur-payeur et **nous réitérons la question si Luxairport ne devait pas participer aux frais de ces aides financières.**

Page 43 paragraphe 3.8.3 point 17

Nous saluons votre initiative, **mais nous ne pouvons approuver** la réduction indiquée au vu que l'établissement des cartes stratégiques du bruit de l'aéroport ne se basent que sur des modèles de calcul définis par l'Union Européenne et de ce fait ne reprennent pas les valeurs réelles mesurées par les stations de repérage avion et mesure de bruit placées dans des points stratégiques des quartiers Hamm et Cents, qui indiquent en moyenne une différence de 10dB(A) par rapport aux indications des cartographies du document action contre le bruit. Nous proposons donc de reprendre les valeurs Lden60/Lnigt50 dB(A).

Page 44 paragraphe 3.8.3 point 18 et 19

Il faut procéder à une réalisation à court terme.

Page 45 paragraphe 3.9 point 21

Suite au retard qui s'est instauré pour l'établissement de l'action contre le bruit, la population croissante et l'évolution exponentielle des vols en 2018/2019, **il est à préconiser d'effectuer une mise à jour de cartes de bruit stratégiques**, non pas en 2022, mais d'établir la réévaluation de suite, et ce, en se basant sur les années 2018/2019 comme référence. Suite au COVID19, les années 2020 et probablement

Page 25 paragraphe 3.4.3

Comme ajout à notre remarque, **nous estimons qu'après le couvre-feu, un *delay* raisonnable ne peut dépasser 60 minutes (arrivées et départs)**. Dépassé ce créneau, une autorisation particulière et préalable du ministre doit être demandée.

Statistiques

Pour assurer la complétude de l'impact sonore nuisible aux citoyens **nous insistons d'intégrer tous les aéronefs sans exclusions (e.g. vols gouvernementaux, vols à vue)**. Ceci assurerait également une meilleure transparence et compréhension des statistiques de part et d'autre.

Conclusion générale :

Au vu de toutes les observations et suggestions suite à la consultation publique au sujet du plan d'action contre le bruit de l'Aéroport de Luxembourg les soussignés invitent le Gouvernement à réviser lesdits plans.

Nous sollicitons le Collège des Bourgmestre et Echevins de bien vouloir faire siennes toutes ces considérations.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Bourgmestre, Mesdames, Messieurs les Echevins, l'expression de nos salutations respectueuses.

Pour le Comité du SIILFC

Carlo Zwank
Secrétaire

Nadine Molitor
Président

