



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2016-2017

JS/pk

P.V. ENV 11

Commission de l'Environnement

Procès-verbal de la réunion du 08 février 2017

Ordre du jour :

1. Présentation - Plans d'action Air et Bruit : « *Aktiounspläng Besser Loft manner Kaméidi : fir méi Liewensqualitéit* »
2. 7088 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
3. Divers

*

Présents : M. Gérard Anzia, M. Frank Arndt, M. Max Hahn, Mme Martine Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Claude Lamberty, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marco Schank, M. Laurent Zeimet

M. Lex Delles, remplaçant M. Eugène Berger

Mme Carole Dieschbourg, Ministre de l'Environnement

M. Joe Ducombe, M. Paul Rasqué, M. André Weidenhaupt, du Ministère de l'Environnement

M. David Glod, de l'Administration de l'environnement

Mme Rachel Moris, M. Joé Spier, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. David Wagner

*

Présidence : M. Henri Kox, Président de la Commission

*

1. Présentation - Plans d'action Air et Bruit : « Aktiounspläng Besser Loft manner Kaméidi : fir méi Liewensqualitéit »

Les représentants gouvernementaux présentent les projets de plans d'action contre le bruit et le programme national de la qualité de l'air, pour les détails exhaustifs desquels il est renvoyé au document repris en annexe du présent procès-verbal.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Les plans d'action contre le bruit et le programme national de la qualité de l'air concernent l'ensemble des volets liés à la problématique et vont ainsi au-delà d'une action isolée. Il y est prévu de remonter à la source des nuisances et d'agir – e.a. de manière préventive – déjà au niveau conceptuel dans le cadre des différents plans sectoriels. Cette approche inclut aussi des régions à caractère rural. Des investissements dans les transports publics, la promotion de la mobilité douce, des solutions comme le car-pooling, sont autant de mesures qui contribuent à réduire des nuisances et qui forment un tout. Les contournements routiers d'agglomérations ne s'envisagent qu'en dernier lieu, si un ensemble d'autres mesures n'aura pas apporté les résultats désirés. Des mesures spécifiques, telles que la réduction de la vitesse et la mobilité électrique, sont aussi envisageables au sein des agglomérations.
- Concernant le nombre de personnes qui souffrent du bruit, il est rappelé que, selon une étude réalisée en 2011, 28.200 personnes souffrent du bruit en provenance des chemins de fer, 52.000 personnes sont concernées par le bruit autour de l'aéroport et 100.000 personnes sont victimes du bruit généré par le trafic routier.
- Un problème majeur est le bruit généré par le transport ferroviaire du fret, qui est dû notamment à l'état du matériel ferroviaire utilisé à cette fin. L'axe ferroviaire Rodange-Luxembourg est plus particulièrement concerné. Afin de remédier à ce problème, il convient de travailler continuellement tant sur le plan national que sur le plan international afin d'assurer un emploi de matériel et une maintenance plus adéquats pour cette catégorie de matériel roulant. Il n'existe pas de normes européennes particulières pour le matériel de transport ferroviaire de marchandises mais la Commission européenne a lancé un processus qui vise à faire un instantané Etat-membre par Etat-membre de toutes les nuisances environnementales, et donc aussi du bruit.
- En ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, il convient de relever que les problèmes peuvent se poser de façon ponctuelle et nécessitent alors des mesures ponctuelles. Il s'agit pour les administrations de l'Etat de se concerter avec les administrations communales pour déterminer des solutions adaptées. A titre d'exemple, il peut s'avérer utile de modifier la cadence d'un feu rouge pour favoriser la fluidité de la circulation et éviter ainsi que les gaz d'échappement s'accumulent à un endroit particulier.
- Au sujet du rôle à jouer par les communes dans le cadre de la lutte contre le bruit et la pollution de l'air, il convient de retenir que les services du Ministère de l'Environnement sont en contact avec les administrations communales et peuvent informer sur des projets étatiques dans ces domaines. Les communes ont aussi la possibilité d'agir de manière directe en déterminant les modalités qui prévalent à l'activité de construction. A titre d'exemple, au sujet de la qualité de l'air, les communes peuvent éviter de construire massivement le long des axes routiers principaux, afin d'optimiser ainsi la circulation de l'air. Les communes jouent

également un important rôle dans la définition des Plans d'aménagement généraux (PAG) lesquels peuvent faire apparaître des « zones de bruit » qui peuvent alors être assorties de servitudes supplémentaires, comme par exemple l'obligation de prévoir une meilleure isolation contre le bruit. De même, dans la phase conceptuelle d'un lotissement, les promoteurs peuvent être tenus par les communes à orienter et aménager les constructions de façon à tenir compte d'effets de bruit ou de pollution atmosphérique.

- Un point particulier qui détermine le rôle des communes est celui de l'autonomie communale. Le Ministère de l'Environnement en est conscient et il procède auprès des communes en ayant recours à des formations et des recommandations et non pas par voie réglementaire. De façon générale, le Ministère de l'Environnement en appelle aux communes de s'adresser aux services du ministère pour discuter et résoudre tous les aspects qui peuvent surgir en la matière.
- Le pacte climat et le pacte climat PLUS sont des instruments qui permettent d'évoluer et d'intensifier davantage la coopération entre le Ministère de l'Environnement et les communes au sujet des problèmes de bruit et de pollution de l'air.
- Plusieurs précisions sont apportées au sujet de la méthodologie retenue pour établir la cartographie afférente à la problématique du bruit. Les cartes représentent des chiffres moyens relevés sur une période d'une année. L'année de l'étude est l'année 2011. La phase du « jour » couvre le temps entre 07.00 et 19.00 heures ; celle du « soir » va de 19.00 à 23.00 heures et la « nuit » va de 23.00 à 07.00 heures. Suivant les trois phases de la journée, les seuils mesurés sont pondérés pour mieux tenir compte de la perception différenciée de l'impact que peut avoir le bruit. La cartographie est actualisée en réponse à des exigences européennes, les plans d'action résultent de la cartographie de base. La distinction entre les différentes phases de la journée permet de définir des mesures spécifiques à adopter. Un accent particulier est mis sur les phases de sommeil des gens concernés. D'autre part, il peut aussi s'avérer intéressant de mettre en rapport les différentes sources de nuisances constatées pour en tirer des enseignements. A ce sujet, il y a lieu de considérer qu'il existe quatre plans « bruit » (grands axes routiers, grands axes ferroviaires, aéroport, agglomération). La cartographie est établie à une échelle nationale et non à une échelle transfrontière.
- En ce qui concerne les « hotspots », c'est-à-dire des lieux ou agglomérations particulièrement exposés à la pollution sonore ou atmosphérique, plusieurs exemples sont évoqués, à savoir : l'axe Ettelbruck-Diekirch, que le Ministère de l'Environnement identifie comme un « hotspot » et où un contact avec les responsables locaux est amorcé ; Bettembourg, qui est un noyau du trafic ferroviaire et où les CFL, de concert avec les administrations compétentes, définissent certaines mesures de réduction du bruit ; Remich, qui souffre non seulement d'un trafic de transit mais aussi de l'attrait qu'exercent par exemple les nombreuses stations d'essence et où il s'avère difficile de réglementer en vue de détourner ce genre d'afflux.
- Dans le contexte de l'aéroport, les riverains avaient depuis 2013 (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) la possibilité de solliciter des aides financières publiques pour aménager leur lotissement avec des dispositifs anti-bruit. Force est de constater que ces aides n'ont été demandées que très rarement, ce qui tient probablement à des modalités d'octroi trop lourdes. La possibilité d'alléger ces

conditions d'octroi est évoquée. En ce qui concerne la problématique du bruit causé par les activités de l'aéroport, de nombreuses mesures ont déjà été prises par le Ministre des Transports, notamment en ce qui concerne la réglementation s'appliquant aux départs des avions. Une source particulière de bruit à l'aéroport, qu'il convient de mieux gérer, est le bruit généré par l'activité au sol. Un autre élément est encore soulevé : les avions de sport au départ de l'aéroport du Findel constituent un problème particulier pour la commune de Sandweiler.

2. 7088 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère

Ce point n'a pas été abordé.

3. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 15 février 2017 à 10h30.

Luxembourg, le 13 février 2017

Le secrétaire-administrateur,
Joé Spier

Le Président,
Henri Kox

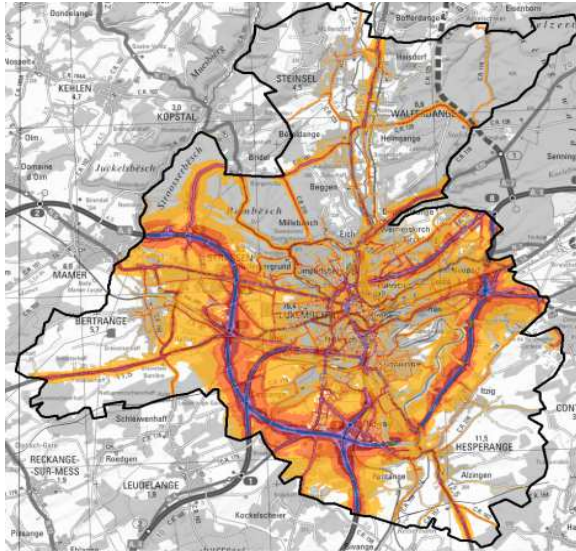


« Besser Loft a manner Kaméidi - fir méi Liewensqualität »

Projets de plan d'action contre le bruit
Programme national de la qualité de l'air

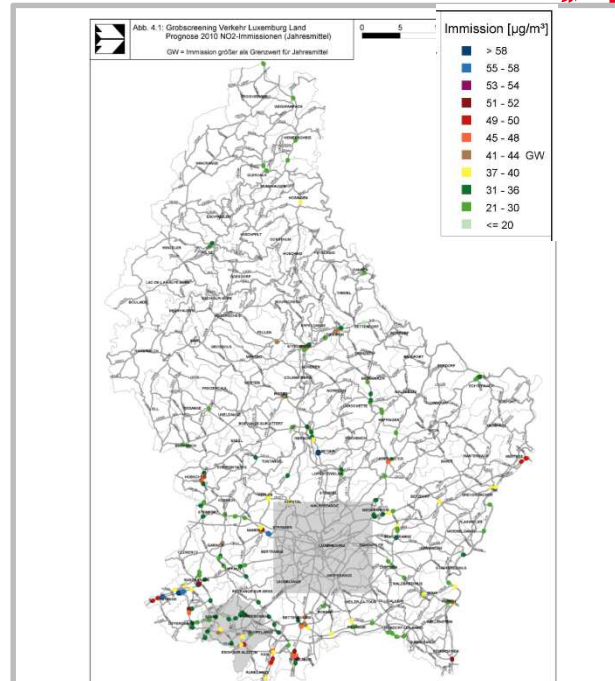


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
*Ministère du Développement durable
et des Infrastructures*



Projet de Plans d'action contre le bruit

- Enquête publique
- Dépôt dans les Communes et observations par écrit au collège des bourgmestre et échevins pendant 60 jours
- Début de l'enquête : 28 janvier 2017



Programme national de la qualité de l'air

- Consultation par voie électronique
- Finalisation du programme en tenant compte des observations
- Enquête ouverte jusqu'au 31 mars 2017

Effets du bruit sur la santé



Noise pollution in Europe

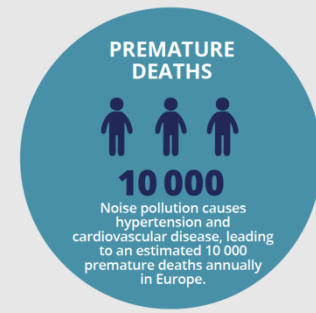
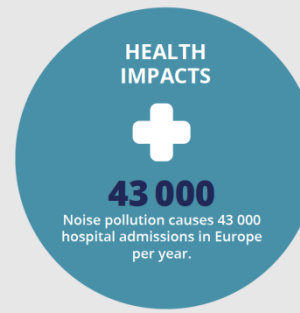
Noise pollution is a growing environmental concern, arising from a number of sources. The adverse effects of noise pollution can be found in the well-being of exposed human populations, in the health and distribution of wildlife, as well as in the abilities of children to learn at school.

To reduce harm from noise pollution, the EU has put in place different measures, including technical standards to limit noise emissions at source. The Environmental Noise Directive complements such standards.

Noise levels from road traffic that are greater than 55 dB L_{den} affect an estimated **125 million people** — one in four Europeans.



 **> 55 dB L_{den}**

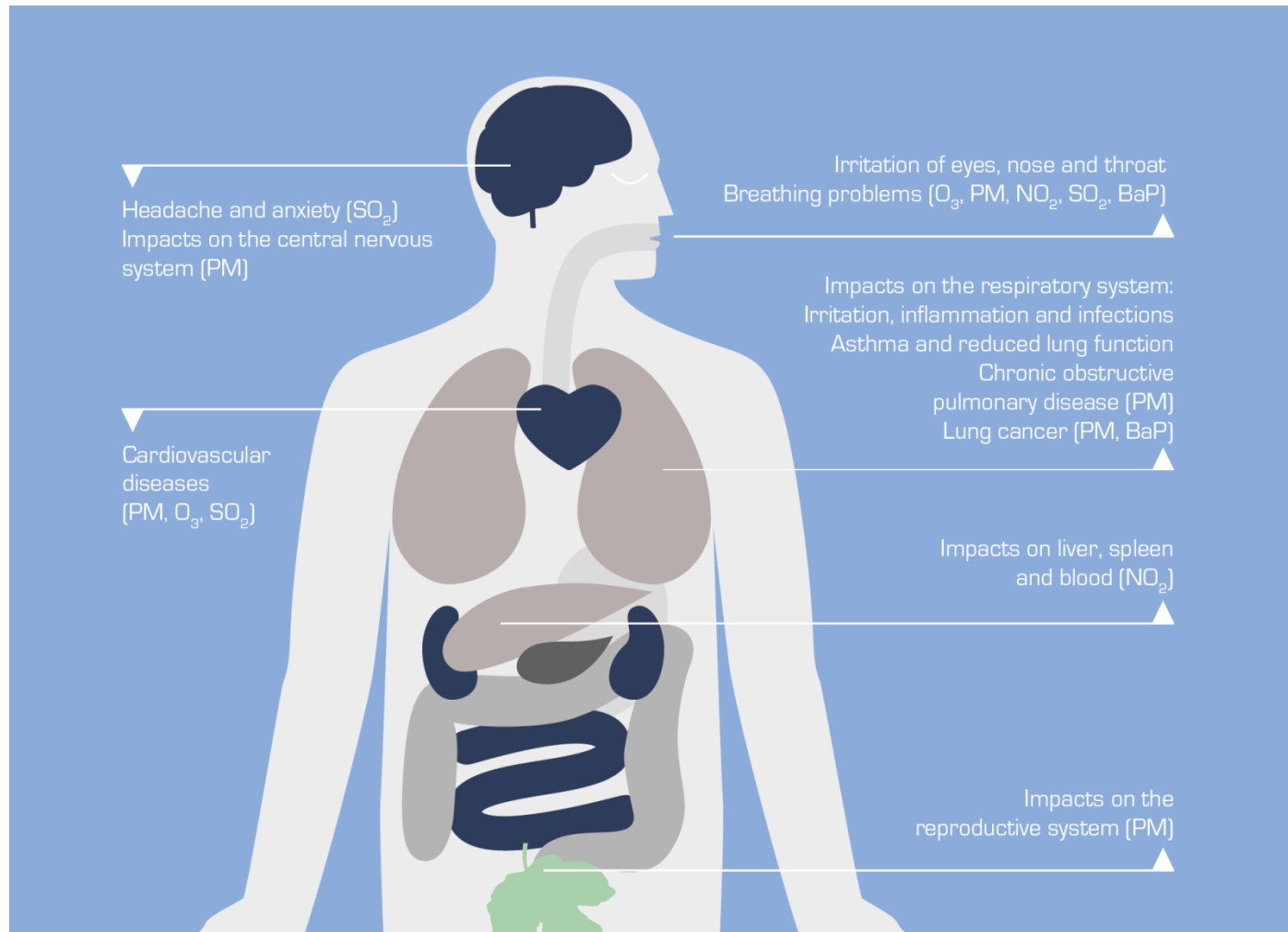


Source: EEA Report No 10/2014 *Noise in Europe*; www.eea.europa.eu/themes/noise.

Effets de la pollution de l'air sur la santé



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



European Environment Agency



www.eea.europa.eu



➤ Les vecteurs d'action principaux

Prévention

Agir au moment de la
planification (p.ex
POS, PAG,
planification de projets
d'infrastructure

Gestion des situations existantes

Améliorer la situation en
apportant des
modifications adaptées et
ciblées



➤ Une sélection du catalogue de mesures

Promotion de la mobilité douce et du transport en commun pour parvenir à une réduction du trafic individuel motorisé



Trafic individuel motorisé alternatif

Abattement pour véhicules particuliers zéro émission



Électrique

5.000 €



Hydrogène



vélo

300 €



Pedelects



Guide d'achat sur oekotopten.lu



Infrastructure publique de recharge

800 bornes de charge =
1600 emplacements équipés

Implication des autorités
communales: **Pacte Climat PLUS**
(distinction pour les efforts réalisés
dans le domaine de la qualité de
l'air)



Source : www.chargy.lu

KlimaPakt
meng Gemeng engagéiert sech



- *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*
 - *Loi du 2 août 2006 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit*
 - *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*

- **Concerne**
 - grands axes routiers (> 3 mio. de passages de véhicules)
 - grands axes ferroviaires (> 30'000 mouvements de trains)
 - aéroport (> 50.000 mouvements)
 - agglomération - Luxembourg, Bertrange, Hesperange, Strassen, Steinsel et Walferdange (>100'000 habitants)

- **Tous les 5 ans:**
 - Identification des infrastructures concernées
 - Cartographie stratégique du bruit
 - Concertation des parties prenantes et élaboration
 - Projets de plans d'action et consultation du public

Remarque: Les plans d'action contre le bruit des routes, du rail et de l'aéroport sont une mise à jour des plans 2010 et le plan d'action contre le bruit dans l'agglomération est un nouveau plan d'action



•

Présentation des projets de plan d'action contre le bruit

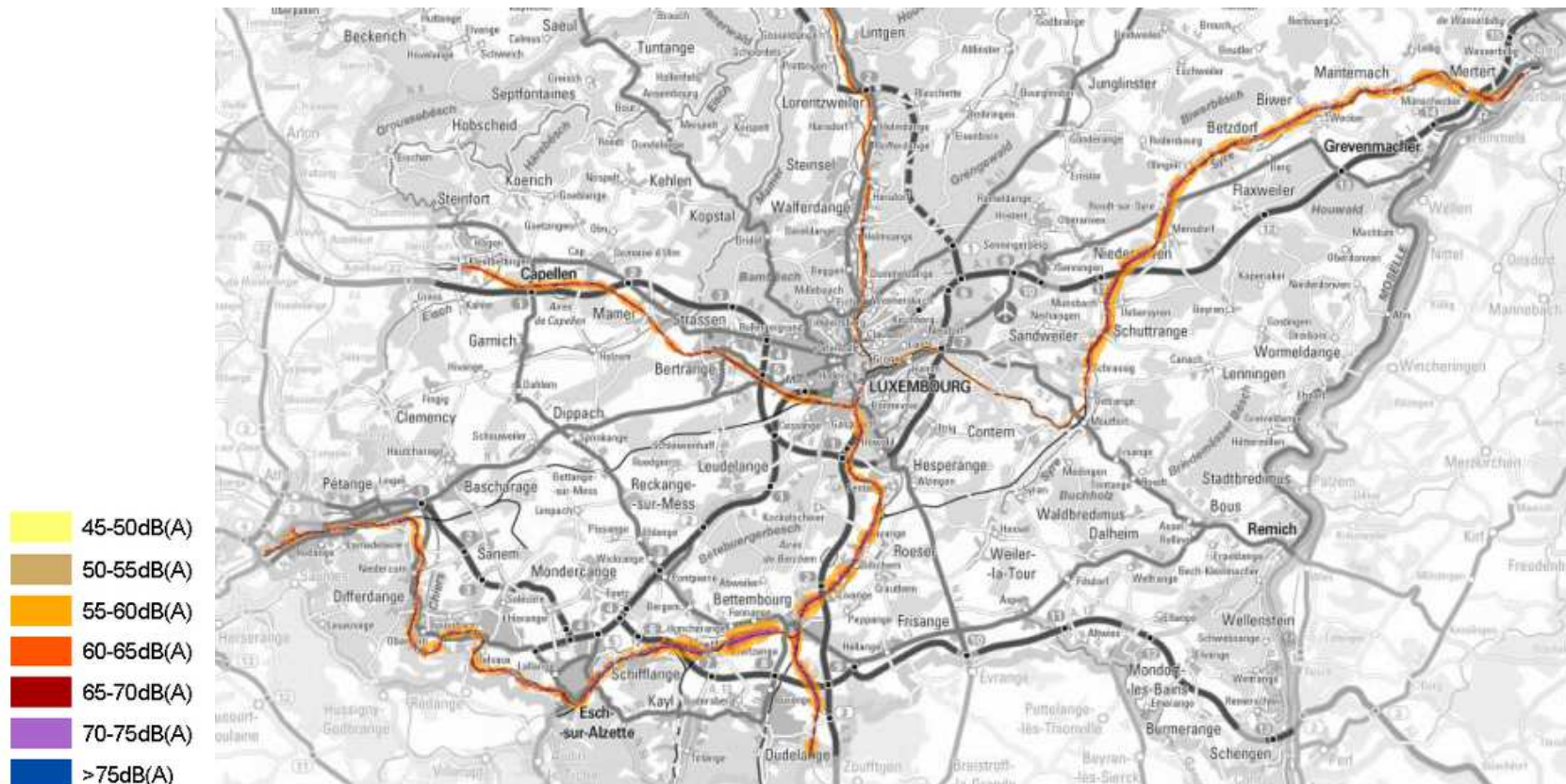
Situation actuelle bruit ferroviaire



Estimation du nombre de personnes exposées au bruit ferroviaire

L _{DEN}	Nombre de personnes exposées*	L _{Night}	Nombre de personnes exposées*
55 < L _{DEN} ≤ 60	10900	45 < L _{Night} ≤ 50	14400
60 < L _{DEN} ≤ 65	7300	50 < L _{Night} ≤ 55	9300
65 < L _{DEN} ≤ 70	6300	55 < L _{Night} ≤ 60	6700
70 < L _{DEN} ≤ 75	3100	60 < L _{Night} ≤ 65	5000
L _{DEN} ≥ 75	600	65 < L _{Night} ≤ 70	1900
		L _{Night} ≥ 70	200

* Nombre de personnes exposées arrondi au centième le plus proche



Situation actuelle bruit routier

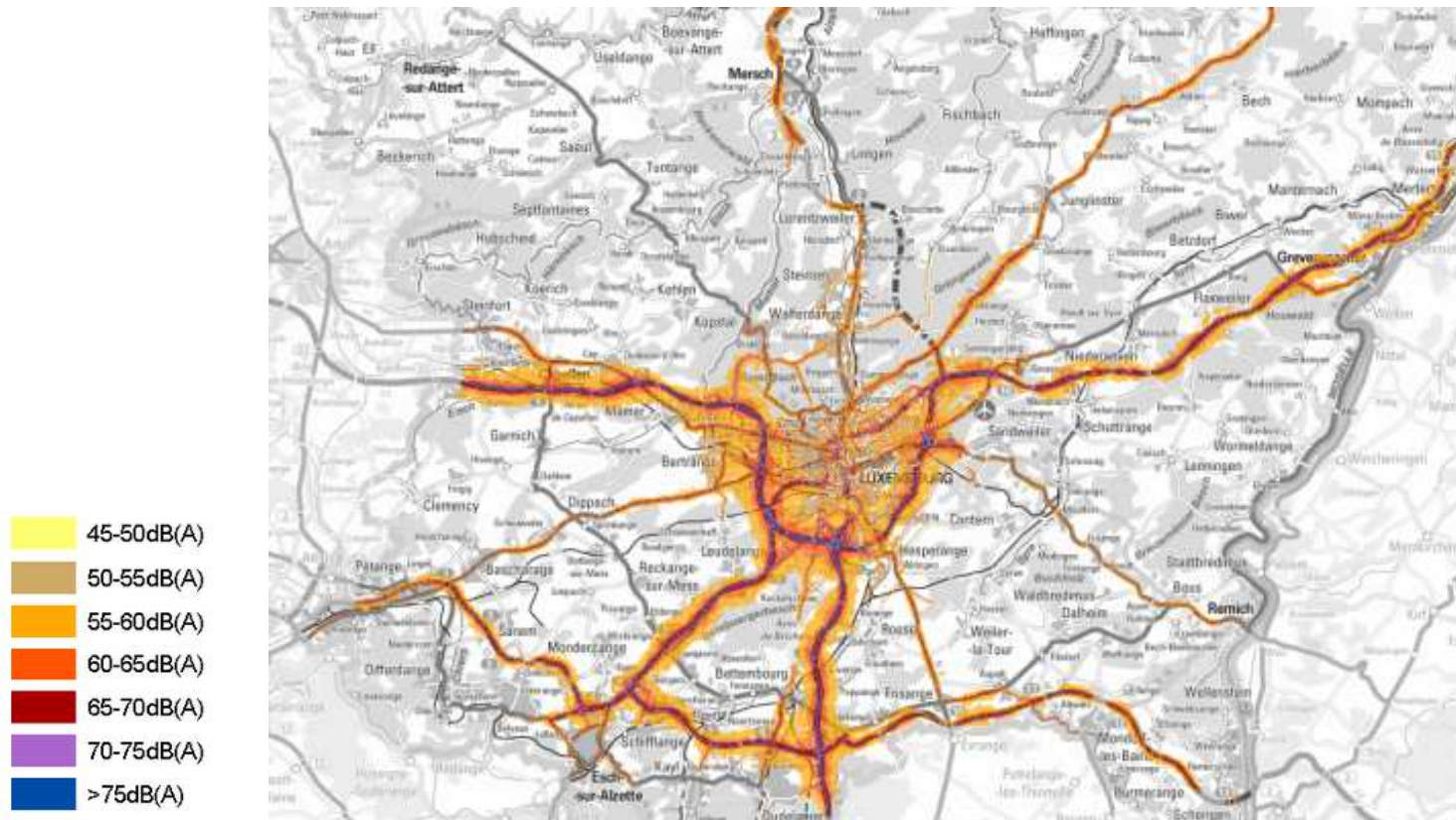


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Estimation du nombre de personnes exposées au bruit des grands axes routiers de plus de 3 millions de passages par an

L _{DEN} [dB(A)]	Nombre de personnes exposées*	L _{Night} [dB(A)]	Nombre de personnes exposées*
55 < L _{DEN} ≤ 60	64200	45 < L _{Night} ≤ 50	84300
60 < L _{DEN} ≤ 65	45300	50 < L _{Night} ≤ 55	53500
65 < L _{DEN} ≤ 70	34400	55 < L _{Night} ≤ 60	35100
70 < L _{DEN} ≤ 75	10700	60 < L _{Night} ≤ 65	13400
L _{DEN} ≥ 75	100	65 < L _{Night} ≤ 70	100
		L _{Night} ≥ 70	0

* Nombre de personnes exposées arrondi au centième le plus proche



Situation actuelle agglomération Luxembourg



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Estimation du nombre de personnes exposées au bruit de tous les axes routiers dans l'agglomération de Luxembourg

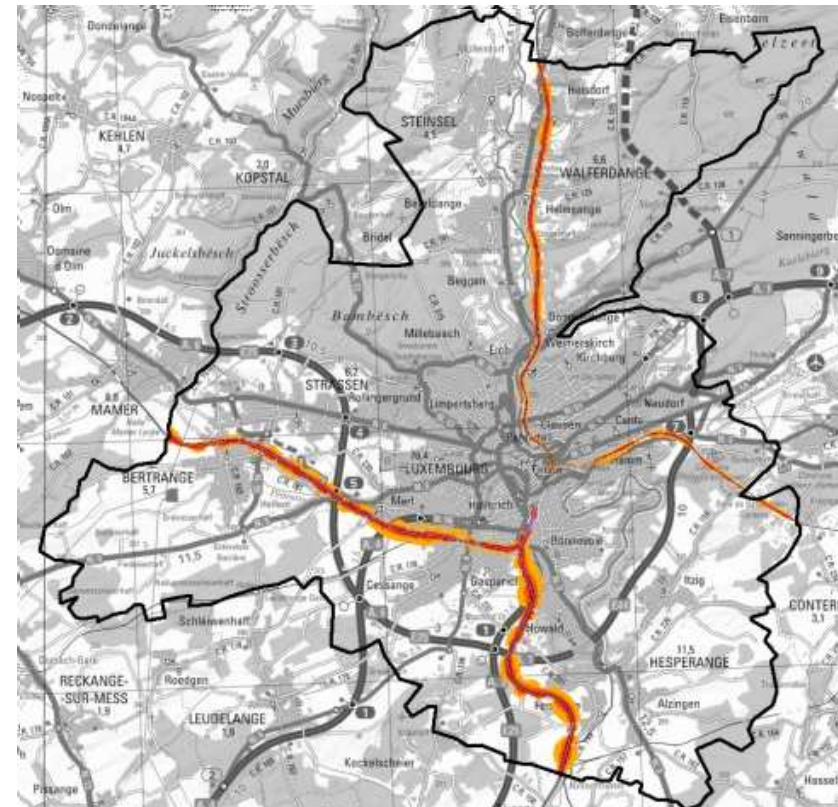
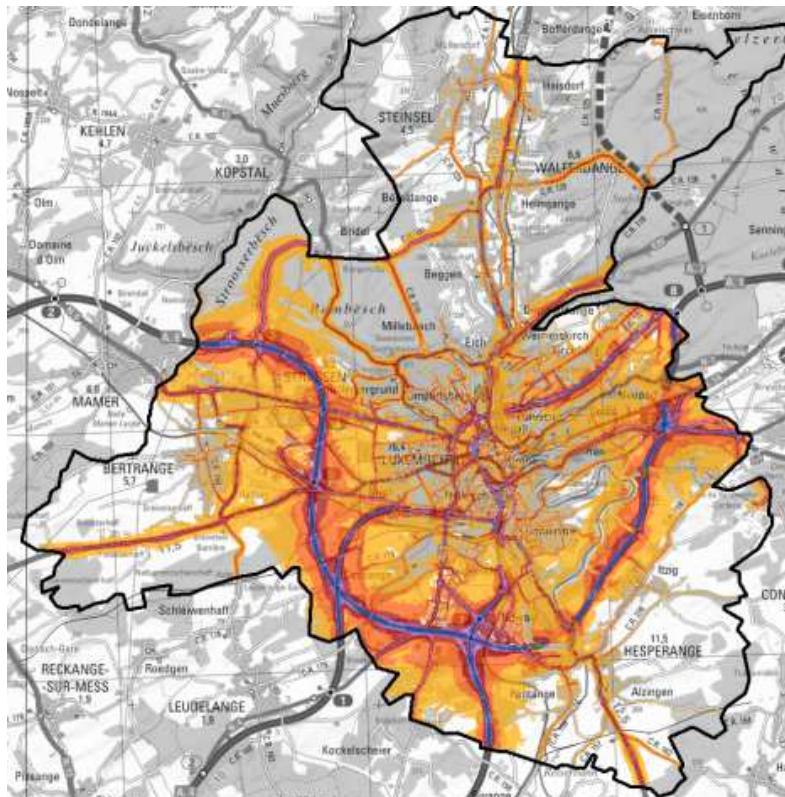
Lden	Nombre de personnes exposées*	Lnight	Nombre de personnes exposées*
55 < Lden ≤ 60	38500	45 < Lnight ≤ 50	41800
60 < Lden ≤ 65	35100	50 < Lnight ≤ 55	39000
65 < Lden ≤ 70	18800	55 < Lnight ≤ 60	18600
70 < Lden ≤ 75	7600	60 < Lnight ≤ 65	8300
Lden ≥ 75	100	65 < Lnight ≤ 70	100
		Lnight ≥ 70	0

* Nombre de personnes exposées arrondi au centième le plus proche

Estimation du nombre de personnes exposées au bruit ferroviaire dans l'agglomération de Luxembourg

Lden	Nombre de personnes exposées*	Lnight	Nombre de personnes exposées*
55 < Lden ≤ 60	1500	45 < Lnight ≤ 50	1700
60 < Lden ≤ 65	1000	50 < Lnight ≤ 55	1000
65 < Lden ≤ 70	600	55 < Lnight ≤ 60	700
70 < Lden ≤ 75	100	60 < Lnight ≤ 65	100
Lden ≥ 75	0	65 < Lnight ≤ 70	0
		Lnight ≥ 70	0

* Nombre de personnes exposées arrondi au centième le plus proche



Cartographie du bruit - L_{DEN}



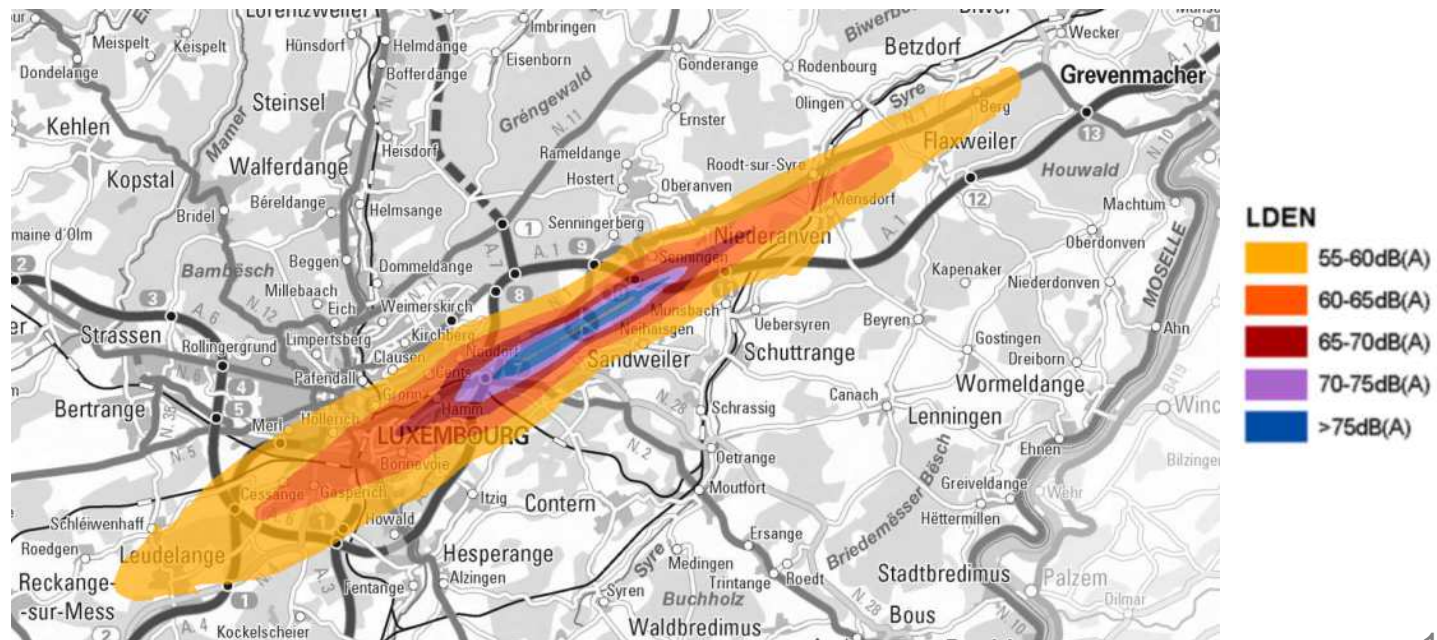
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Estimation du nombre de personnes exposées au bruit de l'aéroport de Luxembourg (2011)

L _{DEN} [dB(A)]	Nombre de personnes exposées*
55 < L _{DEN} ≤ 60	24700
60 < L _{DEN} ≤ 65	24900
65 < L _{DEN} ≤ 70	2900
70 < L _{DEN} ≤ 75	200
L _{den} ≥ 75	0

L _{Night} [dB(A)]	Nombre de personnes exposées*
45 < L _{Night} ≤ 50	29800
50 < L _{Night} ≤ 55	27000
55 < L _{Night} ≤ 60	7600
60 < L _{Night} ≤ 65	1300
65 < L _{Night} ≤ 70	0
L _{Night} ≥ 70	0

* Nombre de personnes exposées arrondi au centième le plus proche

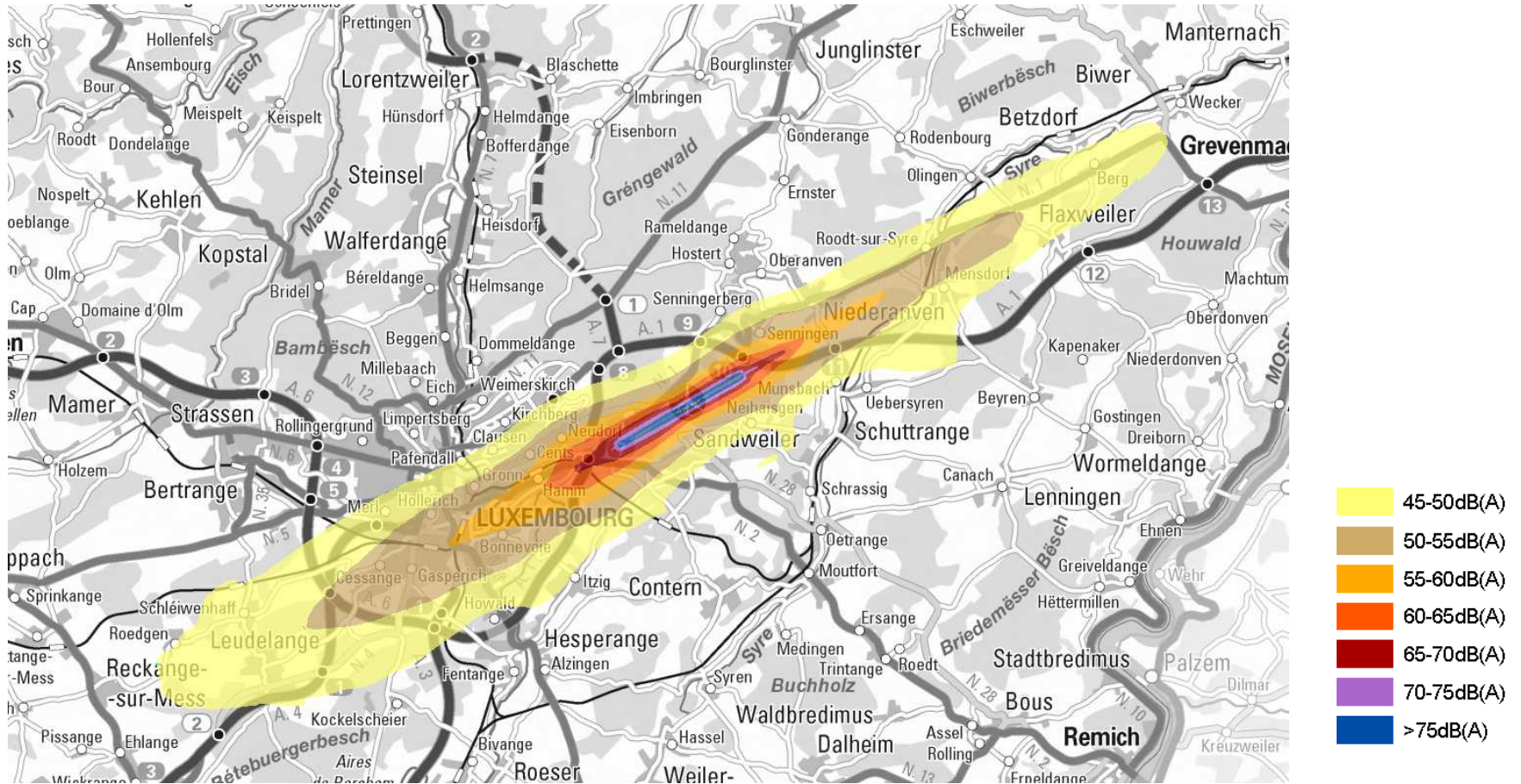


Cartographie du bruit - L_{NIGHT}



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Cartographie du bruit aéroportuaire – publiée sur www.géoportail.lu





Les volets

grands axes routiers
grands axes ferroviaires
Agglomération



- Aménagement du territoire
 - Plans sectoriels (Zones calmes)
- Aménagement communal:
 - PAG (Zones de bruit, servitudes spéciales)
 - PAP (Concepts urbanistiques et architecturaux)
 - Règlement des bâtisses (Prescriptions concernant isolation contre le bruit)
- Exemples de mesures concrètes des plans d'action
 - Considération systématique du bruit dans les conditions d'exploitations de toute nouvelle construction d'infrastructure de transport (loi EIE de 2009)
 - Recommandation concernant les démarches au niveau de l'aménagement communal afin de prendre en compte le bruit dans la planification du PAG et des PAP communaux
 - Inventaire des zones calmes en rase campagne et en milieu urbain
 - Brochure d'orientation concernant les meilleures pratiques pour le secteur de la construction



➤ Assainissement de problèmes existants

- Définition de valeurs limites

- » Priorité des plans d'action: $L_{den} \geq 70 \text{ dB(A)}$; $L_{night} \geq 60 \text{ dB(A)}$
- » Priorité à long terme: $L_{den} \geq 65 \text{ dB(A)}$; $L_{night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

- Zones prioritaires

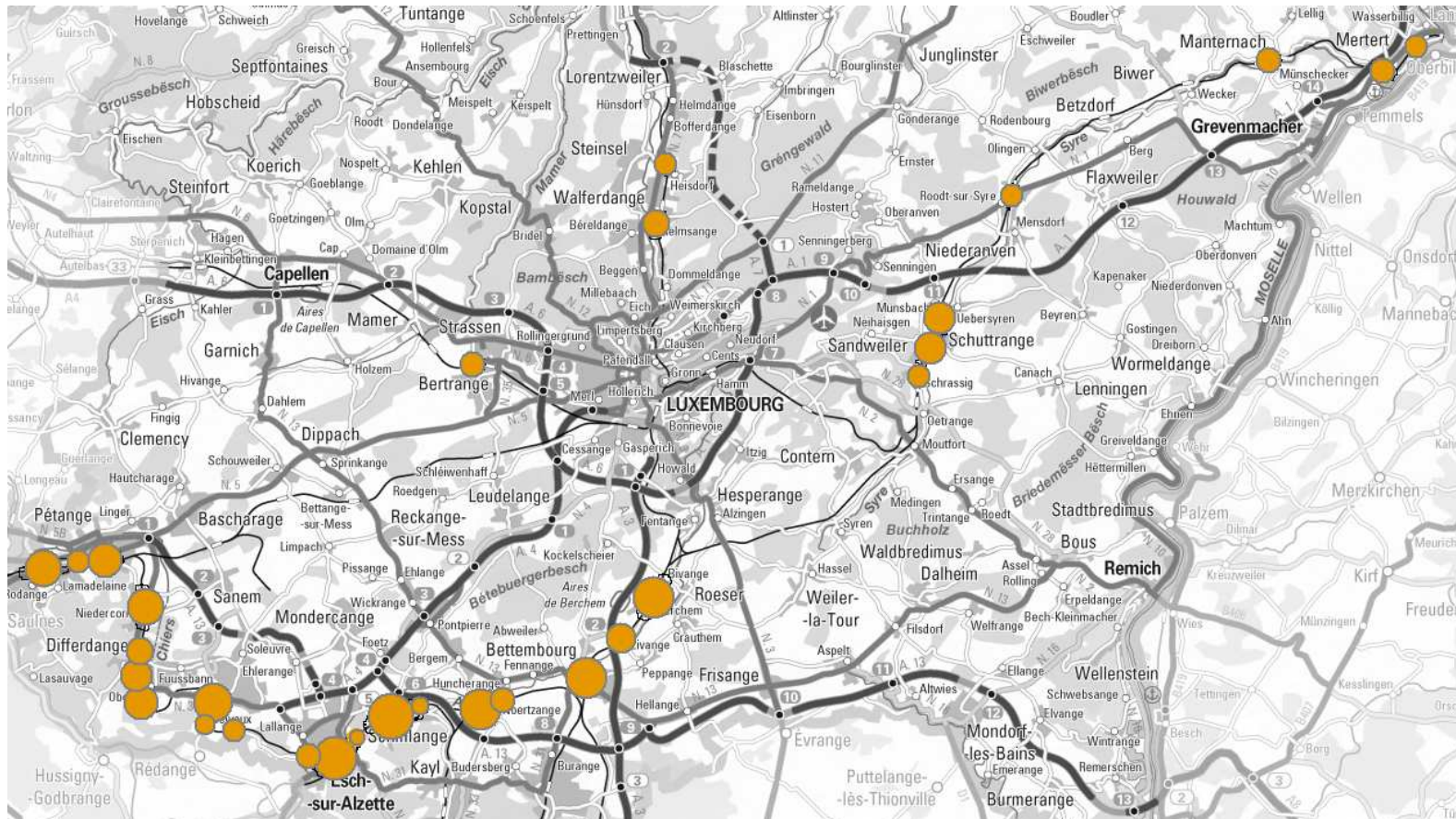
- » Assainissements dans le cadre de projets d'infrastructure

Plan d'action contre le bruit ferroviaire



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

➤ Priorités identifiées

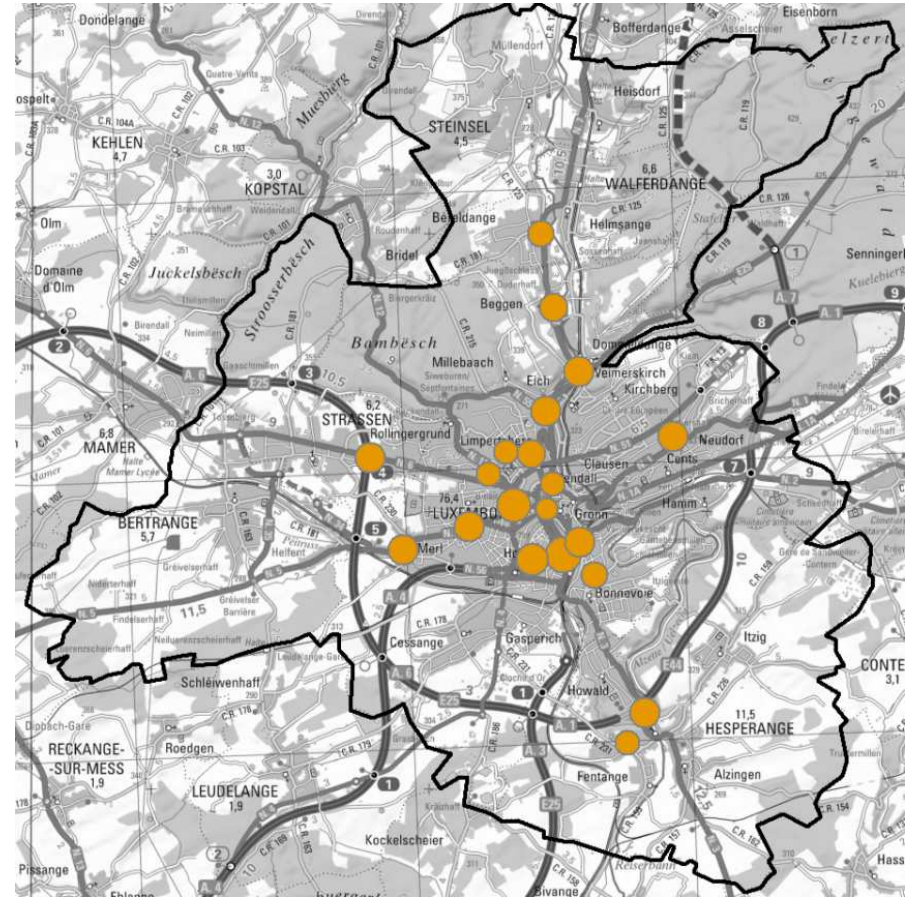
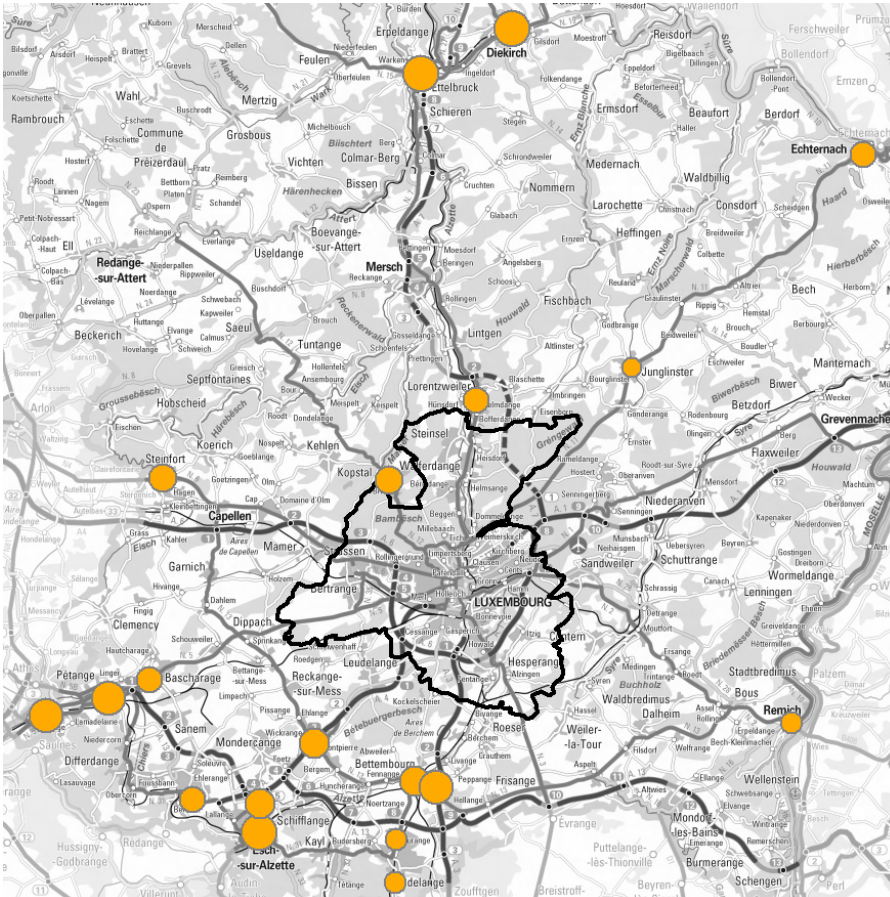


Plan d'action contre le bruit routier et dans l'agglomération de Luxembourg



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Priorités identifiées





- Réduction du bruit à la source
 - Voitures et trains moins bruyants (électromobilité, freins composites pour trains, renouvellement des trains et des bus,...)
 - Gestion du trafic (réduction du trafic individuel, gestion de la fluidité, zone 30, aménagements de la chaussée, ...)
- Obstacles à la propagation du bruit
 - Murs anti-bruit, buttes en terre
 - Concepts urbanistiques et architecturaux
- Isolation acoustique

- Catalogues de mesures contre le bruit établis par les groupes de travail



Le volet

Aéroport



- Commission consultative aéroportuaire

- Mesures de gestion du bruit existantes
 - Interdiction avions chapitre 2
 - Quota de mouvements
 - Thématique des Vols de nuit
 - Redevances des vols de nuit et amendes pour infractions
 - Prise en compte du bruit, du poids et de la période de décollage pour la détermination de la redevance de Terminal (TNC).
 - Charte pour l'aviation sportive



- Approche équilibrée (le règlement *N°598/2014* remplace la directive *2002/30/CE*)
 - Réduction du bruit à la source
 - Planification et gestion de l'utilisation des terrains
 - Procédures opérationnelles de réduction du bruit
 - Restrictions d'exploitation

- La stratégie à long terme nécessite une vue de l'évolution future des nuisances de l'aéroport
 - Scénarios théoriques d'évolution à long terme de l'exploitation de l'aéroport



- La prévention de nouveaux problèmes de bruit au niveau de la planification
 - Aménagement du territoire:
 - Plans sectoriels,
 - POS aéroport et environs
 - Aménagement communal:
 - PAG (Zones de bruit, Servitudes spéciales tenant compte de l'exposition au bruit)
 - PAP (Concepts urbanistiques et architecturaux)
 - Règlement des bâtisses (Prescriptions concernant l'isolation bruit)

- Exemples de mesures concrètes du plan d'action
 - Recommandation concernant les démarches au niveau de l'aménagement communal afin de prendre en compte le bruit dans la planification du PAG et des PAP communaux
 - Prise en compte des scénarios théoriques d'une évolution potentielle de l'exploitation de l'aéroport dans le POS
 - Sensibilisation des acteurs clés du secteur communal et des bureaux d'études et promotion des concepts de gestion du bruit dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'aménagement communal



- Réduction du bruit à la source
 - Encourager l'utilisation de matériel volant silencieux à l'aéroport de Luxembourg et le renouvellement des flottes
 - Inciter les opérateurs pour une réduction du nombre de vols de nuit
- Mesures opérationnelles
 - Initiatives pour l'optimisation des procédures opérationnelles – Continuous Descent
 - Projet Précision Air navigation (P-RNAV)
- Catalogue de mesures potentielles du groupe de travail contre le bruit de l'aéroport
- Programme de subvention pour l'isolation acoustique:
 - Continuation du régime d'aides à l'amélioration de l'isolation acoustique existant:
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
 - Analyse de l'opportunité d'extension du régime d'aides à l'amélioration de l'isolation acoustique existant et évaluation du régime existant en vue d'éventuelles adaptations



Plans d'action contre le bruit

- Lancement de l'enquête publique
- Dépôt dans les Communes et observations par écrit au collège des bourgmestre et échevins pendant 60 jours
- Consultation en ligne et plus d'infos sur: www.emwelt.lu

Programme national de la qualité de l'air

- Consultation publique du projet de programme par voie électronique (www.emwelt.lu)
- Finalisation du programme en tenant compte des observations de la consultation publique
- **Contact Administration de l'environnement pour vos observations et suggestions :**
programme-air@aev.etat.lu

Présentations au public

- **Présentation des projets de plan d'action concernant la route, le rail et le bruit dans l'agglomération et du Programme national de la qualité de l'air**

8 février 2017 au Tramschapp à Luxembourg Limpertsberg à 19h00

15 février 2017 à l'Université du Luxembourg à Esch-Belval à 19h00

