



Réponse commune de Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et Monsieur le Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité à la question parlementaire n° 920 des honorables Députés Yves Cruchten et Claire Delcourt

1. Comment la politique de gestion des vols nocturnes au Luxembourg se compare-t-elle à celle d'autres pays européens tels que les Pays-Bas, la Belgique, l'Autriche, la Suisse et la France, où des mesures plus restrictives ont été mises en place ?

Dans l'Union européenne, les politiques concernant les restrictions pour les vols de nuit ne sont normalement pas définies au niveau national, mais varient d'un aéroport à l'autre. En principe, ce sont les autorités locales ou régionales qui décident des heures d'ouverture et des permissions pour les vols de nuit, tout en respectant le cadre législatif respectif éventuel. Ceci explique que certains aéroports observent un régime plus strict comme par exemple, à Francfort ou à Amsterdam Schipol (depuis 2023), tandis que d'autres aéroports, comme à Liège, Francfort-Hahn ou Cologne/Bonn, ne connaissent pas de restrictions et restent ouverts non-stop. La Suisse a introduit au niveau fédéral une interdiction des vols de nuit entre minuit et 5h00 du matin. Les différentes heures d'ouverture peuvent également représenter un avantage concurrentiel entre les aéroports.

L'aéroport de Luxembourg est soumis à une fermeture nocturne entre 23h00 et 6h00 réglé par le *règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg, tel que modifié* (ci-après le « règlement grand-ducal du 24 mai 1998 ») qui connaît cependant un certain nombre d'exceptions, précisées en son article 13 comme suit :

« *Bénéficiaire d'une dérogation permanente (...):*

- 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. »*



2. Pourriez-vous fournir un tableau détaillant l'évolution du nombre de vols nocturnes de 2018 à 2023, ventilé par tranches horaires et par année, afin de mieux comprendre les tendances et ajustements dans la gestion des horaires de vol ?

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
23h01-23h59	1.402	1.397	775	735	914	1.995
00h00-00h59	333	262	235	188	211	319
01h00-01h59	127	103	136	96	79	114
02h00-02h59	95	65	90	77	52	49
03h00-03h59	69	50	82	54	50	31
04h00-04h59	64	46	56	41	47	24
05h00-05h59	55	28	46	24	26	21
Total vols de nuit	2.145	1.951	1.420	1.215	1.379	2.553
Mvts totaux	94.586	94.985	64.705	74.516	93.341	92.862
% vols de nuits	2,27%	2,05%	2,19%	1,63%	1,48%	2,75%

La majorité des vols de nuits sont couverts par les dérogations permanentes permises par le règlement grand-ducal du 24 mai 1998.

Comme indiqué dans le tableau ci-dessus, les vols de nuit ont connu une baisse significative en 2021 et 2022. Durant ces années, les vols de nuit étaient conditionnés aux restrictions mises en place dans le cadre du projet de rénovation de la piste qui a débuté au printemps 2021 et pris fin à l'automne 2022. Les travaux se sont déroulés pendant la nuit sur des périodes de deux fois six mois (période estivale sauf les weekend et jours fériés). En 2023, l'ANA a dû mettre en place des restrictions du nombre d'atterrissages par heure suite à une non-conformité constatée par la DAC, ce qui a impacté négativement les arrivées à partir de 23 heures.

En ce qui concerne l'évolution récente des vols de nuit, on constate que le nombre croissant est dû principalement aux vols réguliers retardés qui bénéficient d'une dérogation permanente conformément à l'article 13 du règlement grand-ducal du 24 mai 1998 et qui ne nécessitent pas de prise de décision sous forme de dérogation de la part de l'ANA. Cette évolution s'explique principalement par l'accroissement général du trafic aérien, des problèmes de gestion du trafic en route, respectivement sur d'autres aéroports de départ, ainsi que par des conditions météorologiques conduisant à des perturbations occasionnelles du trafic aérien provoquant des retards ou des dérèglements de trafic dont une partie est absorbée par la possibilité d'atterrir après 23h.



3. Quelle est l'ampleur des réclamations concernant les nuisances sonores liées à l'aéroport depuis la mise en place de cette nouvelle procédure ?

4. Quelle est l'ampleur de l'augmentation des plaintes concernant les nuisances sonores liées à l'aéroport depuis la mise en place de cette nouvelle procédure ?

Le tableau ci-dessous reprend le nombre annuel de réclamations ainsi que le nombre de doléances par rapport aux vols de nuit reçus par l'ANA depuis l'année 2021 jusqu'au 26 juin 2024.

	2021	2022	2023	2024 (jusqu'au 26 juin)
Total des réclamations	2.995	2.952	2.183	1.108
Doléances vols de nuit	14	4	31	31
% des doléances vols de nuit	0,46 %	0,13 %	1,42 %	2,80 %

En 2021, l'ANA a reçu en total 2 995 doléances, dont 86 % provenaient de l'asbl DIGHSE (Défense des Intérêts des habitants de Schuttrange et Environs). Il faut préciser que certaines réclamations concernent le même vol de sorte qu'il ne saurait être question de 2995 cas différents. Les doléances en question concernaient principalement des vols VFR et la route de départ IFR GTQ et non pas les vols de nuit. Elles sont principalement en rapport avec les tours de piste d'entraînement et décollage de l'aviation sportive et générale.

En 2022, l'ANA a reçu 2 952 réclamations, dont 96 % provenaient de l'asbl DIGHSE, qui elles aussi concernaient principalement des vols VFR et la route de départ IFR GTQ. En 2023, 82% des réclamations provenaient de l'asbl DIGHSE pour les mêmes raisons que les deux années précédentes.

Les réclamations relatives aux vols de nuit représentent un pourcentage très limité, leur tendance est toutefois à la hausse pour les années 2023 et 2024.

Le tableau ci-dessous reprend le nombre mensuel des plaintes concernant les nuisances sonores liées à l'aéroport depuis la mise en place de cette nouvelle procédure :

Mois	2021	2022	2023	2024
Janvier		1	0	0
Février		0	5	4
Mars		0	1	12
Avril		0	2	1
Mai		0	1	2
Juin		0	1	12
Juillet		1	2	
Aout	0	1	4	
Septembre	1	0	0	
Octobre	3	1	7	
Novembre	0	0	7	
Décembre	0	0	1	
Total	4	4	31	31



L'Administration de l'environnement a été saisie d'une plainte en 2018 et de deux plaintes en 2024 concernant des nuisances sonores liées aux vols de nuit ou encore liées à l'exploitation de l'aéroport. Parmi celles-ci, une est encore en cours de discussion avec les acteurs concernés au sein du groupe de travail « bruit aéroportuaire » dans le cadre de l'élaboration du prochain plan d'action contre le bruit aéroportuaire.

5. Pourquoi le quartier de Gasperich, à l'exception d'une maison, ne figure-t-il plus sur la carte du bruit établie par les autorités ? Des études spécifiques ont-elles justifié cette exclusion ? L'administration de l'environnement envisage-t-il d'installer des microphones permanents dans le quartier de Gasperich pour mesurer continuellement les nuisances sonores et évaluer l'impact réel du bruit aérien sur cette zone résidentielle ?

Les bâtiments d'habitation éligibles au régime d'aides défini par la *loi du 23 août 2023 instaurant un régime d'aides en faveur des propriétaires de maisons et de bâtiments d'habitation construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg* ont été identifiées sur base des cartes de bruit représentatives pour les années 2016 et 2021.

Ces cartes comprennent les zones d'habitation affectées par le bruit de l'aéroport du Luxembourg à travers les niveaux d'exposition $L_{den} \geq 65$ dB(A) et $L_{night} \geq 55$ dB(A), qui sont des limites d'assainissement révisées. Il convient de relever que les critères d'éligibilité ont été abaissés de 5 dB(A) par rapport à l'ancien régime afin d'atteindre ce nouvel objectif environnemental ($L_{den} \geq 65$ dB(A) et $L_{night} \geq 55$ dB(A)) et qu'une marge supplémentaire de 1 dB(A) a également été adoptée. Grâce à la définition de ces critères objectifs (voir Figure 1), le nombre d'habitations éligibles a considérablement augmenté, passant de 400 à 2635 et inclut aussi les habitations concernées des différents quartiers résidentiels. En particulier, de nouvelles adresses éligibles dans le quartier de la gare à Luxembourg-Ville ont été ajoutées.

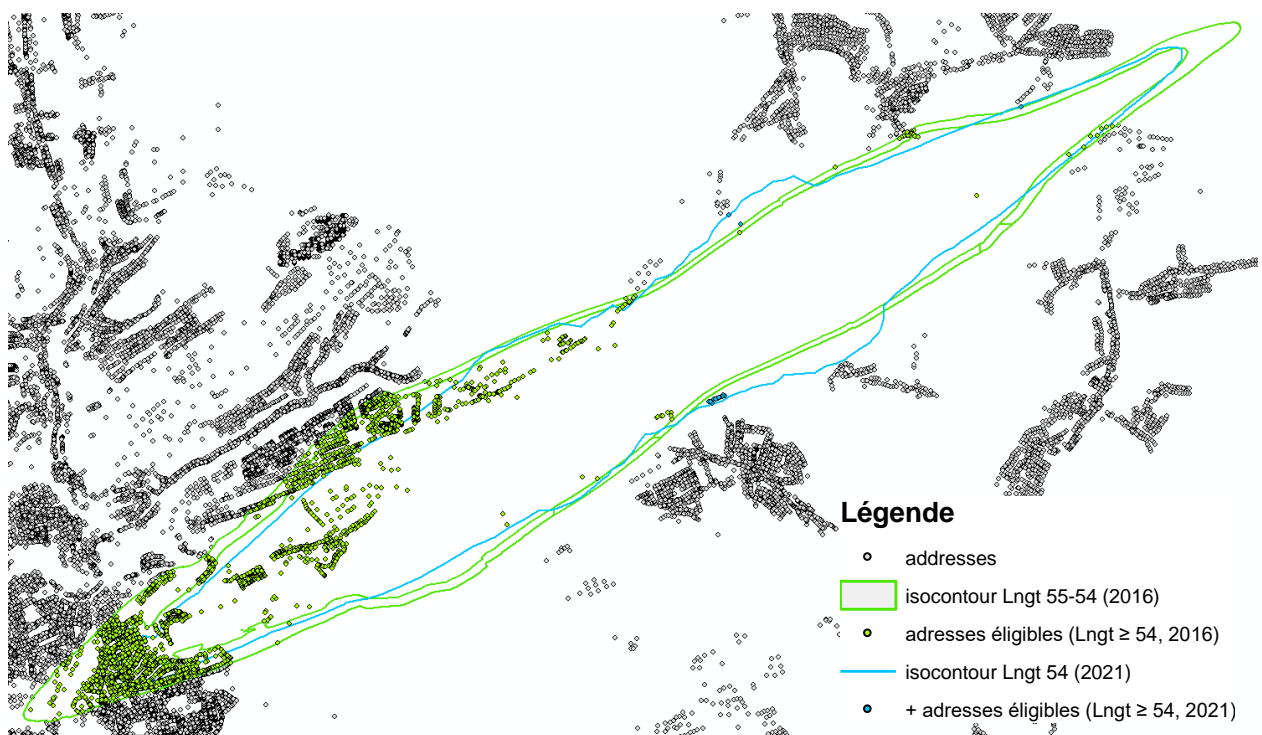


Figure 1 : Adresses éligibles selon les critères de sélection $L_{night} \geq 54$ dB(A) sur la base des cartes stratégiques 2016 et 2021.



Une campagne de mesures acoustiques ponctuelles menée par l'Administration de l'environnement en 2023 dans les différents quartiers concernés par le bruit de l'aéroport a par ailleurs révélé qu'un point de mesure défini à Gasperich ne répondait pas aux critères d'éligibilité dans le cadre de ce régime d'aides. Les indicateurs à long terme L_{den} 61,3 dB(A) et L_{night} 53,7 dB(A) étaient inférieurs aux valeurs limites d'assainissement du régime d'aides.

Pour donner suite aux résultats de la cartographie du bruit aéroportuaire de 2021, le plan d'action contre le bruit aéroportuaire est en cours de révision pour le quatrième cycle 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*. Lors du groupe de travail du bruit aéroportuaire, la demande d'installer un microphone permanent dans le quartier Gasperich sera évaluée avec les acteurs concernés, qui entretiennent un réseau fixe de stations de mesures acoustiques autour de l'aéroport. Il convient de noter que des points de mesure fixes indiquent une situation sonore très locale et n'apportent donc pas nécessairement la preuve de la représentativité des mesures au niveau de l'ensemble d'un quartier résidentiel.

Luxembourg, le 8 août 2024

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes