

**Projet de loi portant transposition de la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté ;

Vu la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ;

L'avis de la Chambre de Commerce ayant été demandé ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du ..... et celle du Conseil d'Etat du ..... portant qu'il n'y a pas lieu à un second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

#### **Art. 1er Objectifs**

La présente loi a pour objet :

- a) d'établir des règles applicables à l'introduction de restrictions d'exploitation homogènes au niveau de l'aéroport de Luxembourg de façon à limiter le nombre de personnes souffrant des effets nocifs du bruit ;
- b) de promouvoir un développement de la capacité aéroportuaire qui soit respectueux de l'environnement ;
- c) de favoriser la réalisation d'objectifs définis de diminution du bruit au niveau des aéroports ;
- d) de permettre de choisir les mesures les plus efficaces en vue d'obtenir un effet bénéfique maximal pour l'environnement au meilleur coût.

#### **Art. 2. Définitions**

On entend par :

- a) « Avion à réaction subsonique civile » : un aéronef dont la masse maximale au décollage (MTOW) est égale ou supérieure à 34.000 kilogrammes ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour ce type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage ;
- b) « Aéronef présentant une faible marge de conformité » : un avion à réaction subsonique civile qui respecte les valeurs limites de certification définies dans le volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale avec une marge cumulée inférieure ou égale à 5 EPNdB, où la marge cumulée, exprimée en EPNdB, est obtenue en ajoutant les différentes marges (c'est-à-dire l'écart entre le niveau de bruit certifié et le niveau de bruit maximum autorisé) applicables à chacun des trois points de référence pour la mesure du bruit qui sont définis dans le volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale ;
- c) « EPNdB » : Décibels de bruit effectivement perçus ;

- d) « restriction d'exploitation » : une mesure liée au bruit qui limite ou réduit l'accès des avions à réaction subsoniques civils à un aéroport ; il peut s'agir de restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité dans des aéroports déterminés, ou de restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions à réaction subsoniques civils selon la période de temps considérée ;
- e) « parties intéressées » : des personnes morales principalement concernées par l'introduction de mesures de réduction de bruit, y compris de restrictions d'exploitation, ou ayant un intérêt légitime à l'application de telles mesures ;
- f) « approche équilibrée » : une approche en vertu de laquelle on examine les mesures applicables en vue de résoudre le problème de bruit dans un aéroport, et plus précisément les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures d'aménagement et de gestion du territoire, de procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » et des restrictions d'exploitation.

### **Art. 3. Règles générales relatives à la gestion du bruit des aéronefs**

- (1) Le Ministre qui a les transports dans ses attributions, ci-après dénommé « le Ministre », est l'autorité compétente pour appliquer les mesures relatives à la gestion du bruit des aéronefs. Il adopte une approche équilibrée conformément à l'article 1, point f) lorsqu'il traite des problèmes liés au bruit à l'aéroport de Luxembourg.
- (2) Lorsque le Ministre envisage d'introduire une restriction d'exploitation il prend en considération les coûts, désavantages et avantages que les différentes mesures applicables sont susceptibles d'engendrer, ainsi que les caractéristiques propres à l'aéroport de Luxembourg.
- (3) Les mesures ou combinaisons de mesures prises par le Ministre en vertu de la présente loi ne sont pas plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour l'aéroport de Luxembourg. Elles sont appliquées de manière non-discriminatoire en raison de la nationalité ou de l'identité du transporteur aérien ou du fabricant de l'aéronef.
- (4) Les restrictions d'exploitation basées sur les performances des aéronefs et se fondant sur le bruit émis par ceux-ci, sont déterminées par la procédure de certification menée conformément à l'annexe 16, volume I, troisième édition (juillet 1993) de la convention relative à l'aviation civile internationale.

### **Art. 4. Règles relatives à l'évaluation**

- (1) Lorsqu'une décision relative aux restrictions d'exploitation est envisagée par le Ministre, il tient compte, dans la mesure du possible, des informations appropriées dont il est question à l'Annexe qui fait partie intégrante de la présente loi.
- (2) Lorsque les projets aéroportuaires font l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement en application du règlement grand-ducal du 7 mars 2003 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, l'évaluation effectuée en conformité avec les dispositions dudit règlement grand-ducal est considérée comme satisfaisant aux dispositions du paragraphe (1), à condition que l'évaluation ait tenu compte, dans la mesure du possible, des informations visées à l'Annexe de la présente loi.

### **Art. 5. Restrictions d'exploitation visant à retirer de la circulation les aéronefs présentant une faible marge de conformité**

- (1) Si l'examen de toutes les mesures envisageables, y compris les mesures de restriction partielle d'exploitation, effectué conformément aux méthodes d'évaluation décrites aux dispositions de l'article 4, indique que la réalisation des objectifs de la présente loi requiert l'introduction de

restrictions visant à retirer de la circulation les aéronefs présentant une faible marge de conformité, les règles suivantes s'appliquent:

- a) six mois après que l'évaluation a été effectuée et qu'une décision a été prise concernant l'introduction d'une mesure de restriction d'exploitation, aucun service autre que celui assuré au cours de la période correspondante de l'année précédente ne peut être exécuté à l'aéroport de Luxembourg avec des aéronefs présentant une faible marge de conformité ;
- b) au minimum six mois à compter de ce moment, chaque exploitant peut être tenu de réduire le nombre de mouvements de ses aéronefs présentant une faible marge de conformité qui sont utilisés à l'Aéroport de Luxembourg, à un rythme annuel qui ne dépasse pas 20% du nombre initial de ces mouvements.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :

- a) aux restrictions d'exploitation qui sont déjà en vigueur depuis le 28 mars 2002 ;
- b) aux modifications mineures d'ordre technique apportées aux restrictions d'exploitation partielles qui n'ont aucune incidence significative en termes de coûts pour les exploitants de compagnies aériennes d'un aéroport donné et qui ont été introduites après le 28 mars 2002.

**Art. 6. Exemptions concernant les aéronefs immatriculés sur les registres de pays en développement**

Les aéronefs présentant une faible marge de conformité immatriculés sur les registres de pays en développement, dont la liste est arrêtée par le Ministre sur avis du Ministre ayant les Affaires étrangères dans ses compétences, sont exemptés de l'application des dispositions de l'article 5 jusqu'au 28 mars 2012, à condition :

- a) que ces aéronefs, pour lesquels a été délivré un certificat attestant qu'ils répondent aux normes acoustiques définies dans le volume I, deuxième partie, chapitre 3 de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, aient été utilisés sur l'Aéroport de Luxembourg pendant la période de référence entre le 1<sup>er</sup> janvier 1996 et le 31 décembre 2001 ;
- b) que ces aéronefs aient figuré, pendant la période de référence définie au paragraphe a), sur les registres du pays en développement concerné et continuent d'être exploités par une personne morale ou physique établie dans ce pays.

**Art. 7. Exemptions pour les exploitations particulières à caractère exceptionnel**

(1) Le Ministre peut accorder des autorisations individuelles pour l'exploitation particulière d'aéronefs présentant une faible marge de conformité en ce qui concerne :

- a) les aéronefs effectuant des vols non commerciaux à des fins de modifications, de réparations ou d'entretien ;
- b) les vols humanitaires et ambulanciers ;
- c) les aéronefs d'Etat et militaires en visite ou stationnés temporairement à l'Aéroport de Luxembourg.

(2) Dans des cas exceptionnels non visés au paragraphe (1), mais justifiant l'octroi d'une exemption temporaire, le Ministre peut autoriser l'exploitation d'aéronefs présentant une faible marge de conformité.

**Art. 8. Commission consultative aéroportuaire**

La commission consultative aéroportuaire créée par arrêté ministériel du 14 février 2001 portant institution et organisation d'une commission consultative aéroportuaire a pour mission de soumettre des propositions au Ministre dans le cadre de l'approche équilibrée à laquelle il est tenu, visant à définir une démarche coordonnée à suivre dans l'application des articles 4 et 5. Le Ministre pourra soumettre aux délibérations de ladite commission tout autre problème concernant la gestion et la prévention du bruit.

**Art. 9. Délais de préavis**

- (1) Lors de l'application d'une nouvelle restriction d'exploitation, le Ministre en informe toutes les parties intéressées par avis au public, y compris sur les raisons ayant conduit à l'introduction de cette mesure en tenant compte des éléments pertinents de l'approche équilibrée :
  - a) six mois avant l'entrée en vigueur des mesures visées à l'article 5, paragraphe (1), point a) ;
  - b) un an avant l'entrée en vigueur des mesures visées à l'article 5, paragraphe (1), point b) ;
  - c) deux mois avant la conférence de planification horaire concernant la période de planification horaire pertinente, pour les mesures relevant de l'article 5.
- (2) Le Ministre informe immédiatement les autres Etats membres de l'Union européenne et la Commission européenne de toute nouvelle mesure de restriction d'exploitation au sens de la présente loi qu'il a décidé d'appliquer à l'aéroport de Luxembourg.

**Art. 10. Sanctions**

- (1) Sera passible d'une amende de 1.500 euros toute personne qui ne respecte pas:
  - a) les restrictions permanentes ou temporaires de certains types d'aéronefs visées à l'article 5;
  - b) les mesures ou combinaisons de mesures prises en vertu de l'approche équilibrée, concernant notamment la réduction du bruit à la source, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, voire les procédures d'exploitation « à moindre bruit ».
- (2) Les violations et manquements aux mesures citées aux points a) et b) du paragraphe (1) sont constatés par les agents visés à l'article 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne.

Mandons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre des Transports,

Palais de Luxembourg, le

## **ANNEXE - Informations visées à l'article 3, paragraphe (4)**

### **1. Situation actuelle**

1.1. Description de l'aéroport comportant des informations sur sa capacité, son emplacement, ses environs, le volume et la composition du trafic aérien, ainsi que la composition des pistes de décollage.

1.2. Description des objectifs environnementaux fixés pour l'aéroport et du contexte national.

1.3. Détail des courbes isopsophiques pour les années présentes et antérieures - y compris une estimation du nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs. Description de la méthode de calcul utilisée pour établir les courbes.

1.4. Description des mesures déjà mises en oeuvre pour abaisser les niveaux de bruit: par exemple, la planification et la gestion de l'utilisation des sols, des programmes d'isolation acoustique; des procédures d'exploitation comme les PANS-OPS; des restrictions d'exploitation telles que des limitations des niveaux sonores, des limitations ou des interdictions des vols de nuit, des redevances liées au bruit, utilisation de pistes préférentielles, d'itinéraires préférés pour des raisons de bruit/suivi de la trajectoire de vol; et mesure du bruit.

### **2. Prévisions en l'absence de nouvelles mesures**

2.1. Descriptions des aménagements aéroportuaires (le cas échéant) déjà approuvés et prévus dans le programme, concernant par exemple une augmentation de la capacité, une extension des pistes et/ou des terminaux, la composition future du trafic et sa croissance prévue.

2.2. En ce qui concerne l'augmentation de la capacité de l'aéroport, présentation des avantages qu'il y a à offrir cette capacité supplémentaire.

2.3. Description de l'impact sur le niveau général de bruit au cas où aucune mesure supplémentaire ne serait prise, et des mesures déjà programmées pour atténuer cet impact sur la même période.

2.4. Courbes isopsophiques prévues - y compris une évaluation du nombre de personnes susceptibles d'être gênées par le bruit des aéronefs - distinction entre les zones résidentielles anciennes et les zones résidentielles récemment construites.

2.5. Évaluation des conséquences et des coûts possibles au cas où aucune mesure ne serait prise pour atténuer l'impact d'une aggravation de la pollution sonore - si c'est ce à quoi l'on s'attend.

### **3. Examen de mesures complémentaires**

3.1. Présentation des grandes lignes des mesures complémentaires possibles, en fonction des diverses options proposées à l'article 4, paragraphe 1, et, en particulier, indication des principales raisons qui ont conduit à les choisir. Description des mesures choisies pour une analyse plus approfondie et informations plus complètes sur le coût d'introduction de ces mesures; le nombre de personnes qui devraient en ressentir les effets positifs et dans quel délai; enfin, un classement des mesures en fonction de leur efficacité globale.

3.2. Évaluation de l'efficacité par rapport au coût ou du rapport

coût/bénéfice de l'introduction de mesures spécifiques, compte tenu des effets socio-économiques des mesures sur les usagers de l'aéroport: exploitants (passagers et marchandises); voyageurs et collectivités locales.

3.3. Un aperçu des effets possibles sur les plans de l'environnement et de la concurrence des mesures envisagées sur d'autres aéroports, exploitants et parties intéressées.

3.4. Les raisons qui ont conduit à retenir une solution plutôt qu'une autre.

3.5. Un résumé qui ne soit pas technique.

#### **4. Liens avec la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**

4.1. Quand des cartes du bruit ou des plans d'action contre le bruit ont été préparés en application de ladite directive, ces cartes et plans sont utilisés pour fournir les informations requises dans la présente annexe.

4.2. L'évaluation de l'exposition au bruit (c'est-à-dire l'établissement des courbes isopsophiques et la détermination du nombre de personnes souffrant du bruit) est effectuée au moyen, au moins, des indicateurs de bruit communs  $L^{den}$  et  $L^{night}$  définis dans la directive susmentionnée, dans les cas où ils sont disponibles.