

# **Charte**

## **entre usagers, riverains et autorités**

### **concernant la pratique de l'écologie et de l'entraînement continu**

### **de l'aviation générale**

### **à l'aéroport du Findel**

#### **Objet et contenu de la charte**

La présente charte et ses annexes qui en font partie intégrante ont été élaborées dans le cadre du groupe de travail ad hoc concernant les émissions/nuisances sonores de l'aviation légère mis en place par le Ministre des Transports suite à une réunion qui a eu lieu le 19 mars 2007 au Ministère des Transports entre parties signataires.

Issue d'une concertation entre autorités, usagers et riverains qui s'est concrétisée notamment par 6 réunions sous les auspices du Ministère des Transports, la charte a pour objet principal la gestion des émissions/nuisances sonores à proximité directe de l'aéroport du Findel en rapport avec la formation des pilotes de l'aviation générale sans mettre en cause l'intérêt et la légitimité de ces activités.

Les objectifs sont les suivants :

- Diminuer le bruit à la source ;
- Préciser les circuits « touch-and-go » et les circuits d'attente en mentionnant leurs configurations entières avec indication des repères au sol visant un survol autant que possible de zones non-habitées ;
- Réduire le niveau de nuisances sonores au profit des populations riveraines de l'aéroport de manière équilibrée;
- Établir et mettre à disposition des pilotes des consignes de respect des trajectoires et de moindre bruit en vol ;
- Mettre en place un dispositif de suivi des engagements.

L'aviation générale se pratique au Grand-Duché depuis un siècle. Elle est mode de transport, activité d'affaires, vie associative et loisir. La pratique de l'aviation est soumise à une formation de pilote.

**Formation:** L'obtention du brevet de pilote privé nécessite au moins 45 heures de vol. Cette formation inclut l'apprentissage des décollages et atterrissages qui se font sous forme de tours de piste. Ces décollages et atterrissages successifs avec des posé-décollé sont communément appelés « touch-and-go ».

**Entraînement:** les pilotes brevetés doivent réaliser au moins 24 heures de vol en deux ans pour obtenir validation de leur licence. Ces heures de vol peuvent inclure des « touch-and-go » à l'aéroport du Findel.

Les tours de piste ainsi que les circuits d'attente effectués lors de la formation des pilotes s'accompagnent d'émissions sonores qui suscitent des plaintes de riverains de l'aéroport.

Ces émissions sont ressenties comme des nuisances par ces riverains surtout pendant les week-ends, jours fériés ainsi qu'à midi et en soirée lorsque le temps est favorable.

Les émissions/nuisances sonores sont générées essentiellement par le groupe motopropulseur de l'aéronef. De manière générale, c'est au décollage et lors de la montée initiale que l'aéronef fait le bruit le plus intense. Les prédicts riverains ressentent ces émissions/nuisances comme particulièrement gênantes en raison de leur tonalité spécifique et leur caractère répétitif lors des tours de piste et des circuits d'attente.

Les cartes publiées actuelles prévoient un tour de piste à proximité de zones urbanisées, en particulier des localités de Sandweiler et de Schrassig.

Les circuits d'attente qui sont imposées par le contrôle aérien lorsque le trafic aérien les rend nécessaires s'effectuent également à proximité des zones urbanisées, surtout de la localité de Schrassig.

La présente charte concerne exclusivement les activités d'écologie et d'entraînement continu et les aéronefs y destinés, mais les mesures no. 1, 2, 4, 6 et 8 s'étendent de plein droit à toute l'aviation générale.

### **Les parties concernées**

1) Les aéro-clubs basés à l'aéroport du Findel et pratiquant l'écologie par le biais d'une école dûment agréée, à savoir actuellement :

- Avialux ;
- Aviasport II ;
- Aéro-sport ;

2) La Fédération Aéronautique Luxembourgeoise (FAL) ;

3) L'Union des Pilotes d'Aviation du Grand-Duché de Luxembourg (UPL) ;

4) Les associations de défense des intérêts des riverains :

- Kee Kaméidi vu Sportflieger iwwer Sandweiler a.s.b.l. ;
- Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux de la Commune de Sandweiler a.s.b.l. ;
- Syndicat d'Intérêts Locaux de Schrassig a.s.b.l. ;
- Syndicat d'Intérêts Locaux Hamm-Pulvermühle a.s.b.l. ;
- Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux Fetschenhof-Cents a.s.b.l. ;

5) Le Ministère des Transports et ses administrations :

- Administration de l'Aéroport ;
- Direction de l'Aviation civile.

## **Catalogue de Mesures**

Les signataires, désireux de trouver d'un commun accord des mesures efficaces en vue d'une réduction des émissions/nuisances sonores dans les localités riveraines de l'aéroport lors des tours de piste ainsi que des circuits d'attente dans le cadre de l'écolage et de l'entraînement continu, ont convenu ce qui suit :

### **Mesure No 1 – Précision du circuit actuel**

Les pilotes se conforment aux circuits publiés et au règlement grand-ducal du 8 janvier 2007 modifiant le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport.

En attendant l'agrément du nouveau circuit sud par la Direction de l'Aviation civile et sa publication afférente à l'AIP, les deux circuits sud actuels sont volés conformément à la carte figurant à l'annexe 1 précisant le circuit sud actuel.

Afin de faire reconnaître aux pilotes en vol le trajet à suivre et de permettre aux riverains d'apprécier le respect, le tracé est décrit comme suit et comporte les repères au sol suivants :

#### **Piste 24 :**

- décoller et contourner les silos jaunes par l'ouest ;
- continuer en 90 degrés par rapport à la piste en direction de Dupont de Nemours ;
- corriger devant Dupont, longer le chemin de fer en direction du château d'eau de la zone industrielle de Contern ;
- s'aligner sur l'axe vent-arrière en passant à droite du giratoire et à gauche de la prison ;
- à gauche de la prison, virer par-dessus la forêt de « Schetterhaard » en évitant le survol des habitations, également, dans la mesure du possible, en rejoignant l'orbit position 24 ;
- continuer vers l'étape de base. Ne pas serrer vers Neihaisgen.

La configuration des zones d'attente est établie selon la même carte des trajets. Les circuits d'attente du « Weissebierg » sont effectués à l'est de la ligne ferroviaire et en dehors des zones habitées. Le survol de Schrassig/Schuttrange se limite aux seuls passages aller-retour nécessaires pour rejoindre et sortir de la zone d'attente du «Weissebierg».

#### **Piste 06 :**

- décoller et passer par-dessus la tour de radio-réception ;
- continuer à 90° par rapport à la piste ; château d'eau à droite, maisons de Neihaisgen à gauche en direction de la prison ;
- contourner généreusement le giratoire par le sud ;
- à hauteur de Chaux de Contern, bifurquer légèrement vers la droite pour éviter Dupont ;
- voler l'étape de base et tourner en finale 06 en contournant généreusement le cimetière américain par l'ouest.

Les zones urbanisées à éviter sont signalées sur les cartes des trajectoires par les indications «keep clear».

Les aéro-clubs distribuent ces cartes à leurs membres et les affichent de manière bien visible et permanente en leurs locaux. Ils instruisent leurs pilotes et élèves-pilotes au sujet de ces trajectoires.

Le pilote commandant de bord pourra toujours s'écarter de la trajectoire publiée pour des motifs de sécurité aérienne. Il en informera le contrôle aérien et, le cas échéant, établira un compte-rendu sur les raisons qui ont imposé le non-respect du circuit publié.

## **Mesure No 2 – Evaluation de nouveaux circuits**

### **Nouveau circuit Sud**

Le Ministère des Transports saisira la Direction de l'Aviation civile aux fins d'agrément du projet de nouveau circuit sud figurant à l'annexe 2, élaboré d'un commun accord par les aéroclubs et les associations représentatives des intérêts des riverains.

Afin de faire reconnaître aux pilotes en vol le trajet à suivre et de permettre aux riverains d'en apprécier le respect, le tracé est décrit comme suit et comporte les repères au sol suivants :

#### **Piste 24 :**

- décoller et passer en 90 degrés par rapport à la piste au-dessus du cimetière américain;
- contourner Dupont par l'ouest ;
- s'aligner sur l'axe vent arrière en passant à droite du giratoire et à gauche de la prison ;
- à gauche de la prison, bifurquer 45 degrés à gauche et passer par-dessus la forêt de Schetterhaard (Schraasseger Knéck) en évitant le survol des habitations, également dans la mesure du possible en rejoignant l'orbit position 24 ;
- continuer vers l'étape de base, ne pas serrer vers Neihaisgen.

#### **Piste 06 :**

- décoller et passer par-dessus la tour de radio-réception ;
- continuer à 90 degrés par rapport à la piste; château d'eau à droite, maisons de Neihaisgen à gauche en direction de la prison ;
- contourner généreusement le giratoire par le sud ;
- à hauteur de Chaux de Contern, bifurquer à gauche et contourner Dupont par le sud-ouest ;
- voler l'étape de base et tourner en finale 06 en contournant généreusement le cimetière américain par l'ouest.

### **Nouveau circuit Nord**

Après finalisation du circuit entre parties concernées, le Ministère des Transports saisira la Direction de l'Aviation civile afin d'évaluer la possibilité d'agrément d'un projet de circuit nord établi d'un commun accord par les aéroclubs et les associations représentatives des intérêts des riverains.

Cet examen de la Direction de l'Aviation civile tiendra compte, outre des considérations de sécurité aérienne, des considérations de trafic et de flux aériens actuels et futurs.

Au cas où des modifications seront à apporter à ces circuits, la Direction de l'Aviation civile veille à limiter autant que possible l'exposition des riverains au bruit.

Les nouveaux circuits sud et nord feront partie intégrante de la charte du moment qu'ils auront été agréés par les autorités. Les aéroclubs en communiqueront alors les détails à leurs membres.

Les circuits approuvés seront intégrés dans le projet de règlement grand-ducal concernant les trajectoires.

### **Mesure No 3 - Equipement des aéronefs de dispositifs atténuateurs de bruit**

Les aéroclubs et le Ministère des Transports feront élaborer une étude technique par un organisme agréé quant aux possibilités d'équipement des aéronefs d'écolage figurant à l'annexe 3 avec des dispositifs atténuateurs de bruit, tels que p.ex. l'installation de silencieux performants et le remplacement d'hélices bipales par des hélices multipales les plus adaptées.

Compte tenu des résultats de cette étude, les aéro-clubs s'engagent à équiper leurs aéronefs d'écolage de tels dispositifs atténuateurs de bruit en fonction des compatibilités techniques, de la conformité aux dispositions de l'EASA, de leurs moyens financiers et de la contribution de l'Etat.

L'Etat s'engage de prévoir l'inscription d'un crédit afférent visant l'acquisition de dispositifs réducteurs de bruit dans le budget pour l'exercice 2008.

Si le coût de tels équipements est disproportionné par rapport à la valeur des avions considérés et/ou si les équipements proposés n'apportent pas une réduction significative de bruit, les aéroclubs, ensemble avec les autorités concernées de l'Etat, analyseront des mesures alternatives.

Le détail de ces considérations et analyses devraient se faire endéans les six mois après la disponibilité des résultats de l'étude. L'avis des riverains sera recueilli préalablement. Le résultat de l'étude technique sera accessible à toutes les parties signataires.

Les aéro-clubs s'engagent à ne faire des entraînements en tour de piste, dans la mesure du possible, qu'avec des avions-écoles équipés de dispositifs atténuateurs de bruit, voire des avions d'une nouvelle génération lorsque ceux-ci seront disponibles.

La Direction de l'Aviation civile délivrera les certificats de bruit sur base des données de certification validées par l'EASA.

Une mise à jour de l'étude technique sera effectuée au plus tard dans les 5 ans de la signature de la charte.

### **Mesure No 4 – Nombre d'aéronefs dans le circuit**

Le nombre des aéronefs autorisés à se trouver en même temps dans le circuit et effectuant des «touch-and-go» est limité à un seul (sauf pour le cas exceptionnel d'un examen pratique).

Dans le cas éventuel d'acquisition par les aéro-clubs d'aéronefs silencieux d'une nouvelle génération et en fonction des expériences réalisées avec ceux-ci, cette mesure peut être levée d'un commun accord entre parties concernées.

### **Mesure No 5 – Evolution et renouvellement des aéronefs**

Les aéro-clubs s'engagent à suivre attentivement les diverses innovations techniques pouvant conduire à réduire à la source le bruit des aéronefs écoles (nouveaux silencieux d'échappement,

nouvelles hélices multipales). Ils s'engagent à tenir compte de ces innovations pour programmer l'évolution et le renouvellement de leur flotte.

### **Mesure No 6 – Respect des circuits**

En attendant un dispositif officiel, les associations de riverains observeront le respect des trajectoires et des aires des circuits d'attente et formuleront leurs réclamations sur base d'indications précises par rapport aux écarts significatifs constatés en les adressant directement aux clubs d'aviation, à leur adresse électronique professionnelle ou à toute adresse à communiquer par les clubs. Les clubs s'engagent à prendre position par rapport à ces réclamations.

En cas de non-respect répété et avéré des circuits suite à la phase d'observation précitée et en fonction de la mise en place de nouveaux circuits, la Direction de l'Aviation civile chargera un organisme indépendant afin d'étudier la faisabilité et le budget requis pour effectuer un monitoring automatique.

La mise en place d'un tel dispositif d'observation dépend et des résultats de l'étude et de son opportunité vu notamment le coût de réalisation de l'équipement.

Cette mesure deviendra sans objet si par d'autres mesures le niveau de nuisances sonores est nettement réduit.

### **Mesure No 7 - Sensibilisation des pilotes**

Une liste de consignes sera établie dans les 3 mois de la signature de la charte. Ces consignes feront partie intégrante de la charte du moment qu'ils auront été agréées par les autorités. Les aéroclubs en communiqueront alors les détails à leurs membres.

Les aéro-clubs, ensemble avec leur Fédération, s'engagent à faire respecter, et pour cela à rappeler périodiquement, l'ensemble des consignes à leurs membres brevetés et à en faire un point important de la formation des élèves-pilotes. Ce respect des consignes sera particulièrement observé lors des vols de contrôle préalables aux divers « check-flights », au renouvellement ou à la revalidation de la licence de pilote.

### **Mesure No 8 – Statistiques**

L'Administration de l'aéroport publiera trimestriellement les statistiques suivantes sur les mouvements de l'aviation générale :

- total des mouvements ;
- nombre des mouvements « touch and go » piste 06 ;
- nombre des mouvements « touch and go » piste 24.

### **Mesure No 9 – Prospection d'un site alternatif pour l'aviation générale**

L'État et les aéro-clubs s'engagent à faire la prospection pour un site permettant l'aménagement d'un aérodrome à usage exclusif de l'aviation générale. Cela nécessitera l'aménagement d'une bande de terrain d'une taille appropriée.

## **Mesure No 10 – Evaluation de l'efficacité de la charte et suivi**

La présente charte entre en vigueur entre parties le lendemain de sa signature par toutes les parties signataires.

Les parties s'engagent à faire régulièrement le point de la mise en œuvre des différentes mesures de la charte et à évaluer son efficacité en vue d'améliorer la situation des riverains en matière d'exposition au bruit. Une première réunion d'évaluation aura lieu dans les 6 mois de la signature de la charte sur convocation du Ministère.

Un rapport sur la mise en œuvre de la charte sera fait à la Commission consultative aéroportuaire.

Lorsque des amendements de la charte s'imposent, ceux-ci y seront intégrés d'un commun accord.

Tous les différends résultant de la présente charte seront arbitrés par le Ministère des Transports.

Luxembourg, le    décembre 2007.

Signatures:

Pour l'Union des Pilotes d'Aviation du Grand-Duché de Luxembourg (UPL),

Pour la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise (FAL),

Pour Avialux a.s.b.l.,

Pour Aviasport II a.s.b.l.,

Pour Aéro-sport a.s.b.l.,

Pour « Kee Kaméidi vu Sportflieger iwwer Sandweiler » a.s.b.l.,

Mis en forme : Allemand (Allemagne)

Pour le Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux  
de la Commune de Sandweiler a.s.b.l.,

Pour le Syndicat d'Intérêts Locaux de Schrassig  
a.s.b.l.,

Pour le Syndicat d'Intérêts Locaux Hamm-  
Pulvermühle a.s.b.l.,

Pour le Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux  
Fetschenhof-Cents a.s.b.l.,

Le Directeur de l'Administration de l'Aéroport,

Le Directeur de l'Aviation civile,

Gilbert Meyer

Claude Waltzing

Le Ministre des Transports,

Lucien Lux

### **Annexes**

- Annexe 1 (Mesure No 1): Carte du circuit sud actuel avec descriptif du repérage au sol ;
- Annexe 2 (Mesure No 2): Carte du nouveau circuit sud avec descriptif du repérage au sol ;
- Annexe 3 (Mesure No 3): Inventaire des aéronefs-écoles basés au Findel avec indication de toutes les caractéristiques établies lors de leurs immatriculations.