

**Quel développement pour le Findel ?**

**Idées et propositions du Mouvement Écologique en amont du débat qui sera mené au sein de la Commission compétente à la Chambre des Députés**

Un échange de vues sur la situation de l’Aéroport de Luxembourg aura lieu au sein de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, à la Chambre des Députés, le jeudi 16 mai prochain.

En amont de cette session, le Mouvement Écologique souhaite soulever à nouveau plusieurs questions fondamentales relatives au développement de l’aéroport national, qui restent sans réponse depuis des années !

Fait est : le nombre de passagers et de vols ainsi que le fret n’ont cessé d’augmenter de façon considérable au cours des dernières années. Quelques chiffres à l’appui : si en 2013, quelque 2,2 millions de passagers ont pu être comptés à l’Aéroport du Findel, ce chiffre avait presque doublé en 2018, avec non moins de 4,04 millions de passagers ! Les vols commerciaux ont également fortement progressé au cours de la même période, le nombre de mouvements aériens étant passé de 55.316 à 72.313. Quant à la quantité des marchandises transportées, elle a pu enregistrer une hausse de 42% (957.000 t en 2018) au cours des 5 dernières années. Qui plus est, entre 2015 et 2018, le nombre de vols de nuit a sensiblement augmenté, de 1.806 à 2.145 vols opérés la nuit ! Pour ce qui est des mesures prises dans le but de réduire le trafic aérien nocturne, elles n’ont réussi qu’à freiner légèrement ces vols en 2018 par rapport à l’année précédente (2.226 vols de nuit en 2017), n’ayant en rien amélioré la problématique fondamentale. Avec une moyenne de 5,8 vols opérés la nuit entre 23.00 heures et 6.00 heures, nous sommes très loin de la période de repos nocturne qui devrait pourtant être respectée.

Le Mouvement Écologique s’engage depuis des années pour qu’une stratégie à long terme soit définie et rendue publique en termes de développement de l’Aéroport du Findel. Ceci étant d’ailleurs exigé par le droit communautaire ! Surtout en période de changement climatique, une telle stratégie à long terme s’impose de toute urgence, alors que l’introduction d’une taxe sur le kérosène (incontournable du point de vue écologique) est en discussion, et cela non seulement au niveau européen, mais également au niveau international.

Bien que la création de scénarios de développement correspondants ait déjà été annoncée et promise par l’ANA (Administration de la navigation aérienne), ceux-ci ne sont pas encore disponibles ou ne sont pas connus officiellement.

Le Mouvement Écologique insiste une fois de plus à ce qu’une telle stratégie à long terme soit enfin présentée. Certes, tous les développements ne peuvent pas être envisagés, mais une bonne gérance exige que la politique esquisse au moins un développement souhaitable et se dote des instruments appropriés.

Au vu

* des enjeux climatiques et de l’importance du transport aérien dans ce domaine,
* de la pollution sonore causée par le trafic aérien,

il est clair que le Mouvement Écologique voit d’un œil critique et est plus que préoccupé par un développement ultérieur.

En fait, il serait du devoir du gouvernement luxembourgeois de se prononcer ouvertement sur les questions centrales de l’expansion aéroportuaire, et en ce notamment sur :

* **l’introduction - à échelle européenne - d’une taxe sur le kérosène et son impact sur le Luxembourg :** les privilèges fiscaux de ce mode de déplacement le plus polluant par rapport aux autres modes de transport, doivent être démantelés ; la tendance à l’augmentation soutenue des activités des compagnies aériennes *low cost* doit être rompue en raison d’un manque flagrant de transparence des prix pratiqués ;
* la nouvelle augmentation des redevances pour services terminaux (Terminal Navigation Charges) ainsi que des taxes aéroportuaires perçues des passagers : ces-dernières jouent assurément un rôle de pilotage et peuvent influer sur le nombre des mouvements aériens. Le Mouvement Écologique a déjà insisté à plusieurs reprises pour que les modèles de calcul des redevances - et leur impact escompté sur les mouvements des vols - soient divulgués et puissent servir de base aux discussions portant sur leur développement, respectivement leur réforme. En ce qui concerne notamment les taxes d’aéroport, il est vrai que l’Aéroport de Luxembourg s’avère particulièrement avantageux par rapport à la moyenne européenne ;
* la pollution sonore maximale admissible pour les habitants des communes voisines de l’aéroport : en 2017, un plan d’action « bruit » fut présenté, qui démontra clairement que les nuisances sonores dans certaines parties des communes avoisinantes doivent être considérées comme étant trop élevées ! Il est inacceptable de qualifier de succès si des mouvements de vols supplémentaires n’ont pas aggravé la pollution sonore ! Une réduction des vols s’impose en tout état de cause ! Cela a-t-il été réalisé ? Des réductions ont-elles pu être enregistrées ? Quelle valeur peut être considérée comme étant le taux de nuisance maximal admissible pour les habitants des communes concernées ?
* la révision des dispositions particulières pour les vols de nuit à partir de 23.00 heures, respectivement minuit : une analyse détaillée des dérogations par rapport à ces règlementations spécifiques était prévue, mais n’a pas fait l’objet d’une publication jusqu’à présent.

Le Mouvement Écologique continue donc à solliciter un débat fondamental sur le développement et sur l’orientation de l’Aéroport national. Les questions relatives aux besoins en infrastructures aéroportuaires d’un point de vue économique et social, ainsi que celles portant sur l’admissibilité en termes de pollution et de nuisances sonores, tout comme l’orientation et le développement potentiels du Findel n’ont pas trouvé de réponses à ce jour.

Mouvement Écologique asbl

Mouvement Écologique asbl, 6, rue Vauban, L-2663 Luxembourg, Tél : 439030-1, meco@oeko.lu, meco.lu