

# ENVIRONNEMENT / CARTOGRAPHIE PEB-PGS / CCE

## RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Le respect de l'environnement, et en particulier la maîtrise des nuisances sonores, est l'une des exigences les plus fortes des aéroports européens, alors que le transport aérien se développe sous la pression d'un marché en forte croissance. L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg assume ses responsabilités à la fois vis-à-vis de la population régionale, qui demande des liaisons aériennes denses, et de ses voisins directs sensibles à leur qualité de vie.

**Dès 1972**, l'EuroAirport a créé un service environnement.

Le document de référence de la politique de l'environnement de l'EuroAirport est la Charte pour l'environnement de l'Aéroport Bâle-Mulhouse éditée en 1996. Un Comité de suivi de la Charte permet à la Direction de l'aéroport et aux représentants des voisins français, suisses et allemands de se concerter sur les réalisations concrètes et les problèmes qui se posent.

La Commission Consultative de l'Environnement et la Fluglärmkommission font partie des lieux de concertation institutionnels de l'EuroAirport avec ses riverains.

Pour assurer à la RegioTriRhena un développement durable, respectant l'équilibre social, économique et environnemental, le dialogue est ouvert en permanence. Seule la sécurité aérienne ne souffre aucun compromis.

## MAÎTRISE DES NUISANCES SONORES

### Base de discussion objective

L'impact global de la circulation aérienne fait l'objet d'analyses par l'EuroAirport et les services de l'Aviation Civile. En France, l'ACNUSA (*Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires*) créée par la loi du 12.09.1999, a pour objet de garantir aux riverains, aux collectivités locales et aux professionnels du transport aérien un examen transparent et objectif de toutes les questions relatives à la maîtrise des nuisances sonores.

CIEMAS (*Computer Integrated Environmental Management System*) permet à l'EuroAirport de contrôler le respect des trajectoires de moindre bruit, et d'enregistrer le niveau sonore des activités aériennes et au sol en temps réel - de même que dans une phase ultérieure la qualité de l'air. Il peut répondre concrètement aux questions des riverains et le cas échéant faire suivre les réclamations aux compagnies aériennes concernées.

Quatre stations de mesure fixes sont installées devant les seuils de pistes, une autre sur le toit de l'aérogare et enfin une dans le village de Blotzheim. Quatre stations de mesure semi-mobiles sont mises à disposition dans des communes françaises, suisses et allemandes proches de l'aéroport.

### **Améliorations concrètes**

L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile OACI classe les avions en catégories de bruit, appelées Chapitres. Plus de 97% des vols commerciaux effectués sur l'EuroAirport le sont par des avions du Chapitre III, construits après 1977, selon des normes plus sévères qu'auparavant (*exemples : A320, B737*). Les avions du Chapitre II seront définitivement retirés de l'exploitation en 2002 ; cette réglementation, qui vise à inciter les constructeurs à utiliser les technologies de réduction des nuisances les plus performantes, continuera à évoluer.

Crossair, compagnie basée à l'EuroAirport, qui utilise déjà une flotte particulièrement moderne et peu bruyante, a su par exemple imposer à l'avionneur Embraer des améliorations sensibles en matière d'écocompatibilité avant de passer commande d'une nouvelle flotte. Crossair a aussi annoncé fin 2000 le remplacement des appareils MD80 par des avions de type Airbus, sensiblement moins bruyants, à compter de 2002.

L'EuroAirport encourage le renouvellement des flottes par des redevances d'atterrissage différenciées, cette redevance étant pour les avions bruyants un multiple de ce qu'elle est pour les avions discrets.

Entre 00h00 et 05h00 atterrissages et décollages sont interdits, sauf pour l'Aéropostale et les vols sanitaires d'urgence. Les décollages ne reprennent qu'à 06h00. En France, un tel couvre-feu est exceptionnel. Les avions dits de Chapitre II OACI, c.à.d. les plus bruyants, sont interdits au décollage et à l'atterrissage entre 22h00 et 06h00 et dès avril 2001 entre 20h00 et 07h00. A compter de novembre 2001, les avions les plus bruyants du Chapitre III OACI sont interdits entre 22h00 et 06h00.

Le Silencer est une enceinte fermée à l'intérieur de laquelle les avions sont placés pour les essais moteurs, ses parois absorbant le bruit. Les essais-moteurs sont interdits en dehors du silencer entre 22h00 et 06h00 ainsi que le dimanche. L'"engine shop" quant à lui est une cellule de test insonorisée pour les essais-moteurs sur banc. Les simulateurs de vol de la compagnie Crossair et de la Flugschule Basel permettent de leur côté, en réduisant le nombre de vols d'entraînement, de réduire les imissions sonores et gazeuses, tout en réduisant la consommation de kérosène.

## **PISTES ET TRAJECTOIRES**

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse dispose d'un système de pistes en croix. Le choix du sens d'utilisation d'une piste dépend notamment des conditions de vent, les décollages se faisant généralement face au vent. La piste principale, longue de 3900 mètres, peut recevoir tous types d'avions par tous temps.

La piste secondaire, orientée est-ouest, a été prolongée début 2001 de 1600 à 1820 mètres. Son utilisation est dépendante des performances des avions. Elle doit servir essentiellement pour des décollages de petit- et moyen-porteurs vers l'ouest.

Les procédures de départ décrivent pour chaque piste et sens de piste, la façon dont les avions se dirigent vers les points de transfert aux centres de contrôle voisins. Les équipages sont tenus d'adopter le régime de montée de moindre bruit, propre à chaque avion. Une même procédure conduit à une dispersion normale de trajectoires, notamment en cas de virage, en fonction du vent, de la précision instrumentale, et surtout de la vitesse des avions.

Les procédures sont conçues pour minimiser l'impact sonore ; elles continuent à faire l'objet d'études d'optimisation.

A l'arrivée, la piste principale est dotée d'une procédure de précision, radio balisée (*Instrument Landing System - ILS 16*), pour les atterrissages vers le sud. Cette configuration qui représente la grande majorité (*plus de 90%*) des atterrissages, amène les vols en approche finale au dessus de la forêt de la Hardt, zone peu urbanisée.

Le respect de l'environnement constitue une des missions majeures des services de la Navigation Aérienne.

## URBANISME ET PLANIFICATION

Divers dispositifs permettent de réguler l'urbanisation autour des aéroports ou de planifier l'évolution de l'aéroport.

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un document fondé sur une évaluation du bruit à long terme. En restreignant les constructions à l'intérieur d'un périmètre défini, il permet d'éviter que de nouvelles populations ne s'installent dans des secteurs pouvant être affectés pour les générations futures par des nuisances sonores. Il se base sur un indice de gêne sonore (indice psophique).

Le Plan de Gêne Sonore (PGS) est établi sur la base de calculs analogues à ceux du PEB mais en prévision du trafic de l'année à venir. Il délimite le périmètre dans lequel les riverains peuvent être aidés financièrement pour leurs travaux d'insonorisation.

Le Projet d'Intérêt Général (PIG) relève d'une procédure permettant au Préfet de préserver, dans l'intérêt public, les espaces nécessaires au développement à long terme de la plate-forme.

L'Avant Projet de Plan Masse (APPM) est un document de planification réglementaire à long terme, qui fixe les caractéristiques principales de l'aéroport dans son extension maximale. Il a été approuvé en mai 1997 par le Ministre des Transports

### PEB

L'arrêté du 25 octobre 2004 a approuvé la révision du PEB : la limite de la zone B a été fixée à Lden 65, celle de la zone C à Lden 57.

Cf . PEB sur le site de l'acnusa [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)

### VOLS DE NUIT

Les vols reportés après 22 heures et ceux de la tranche horaire 6 heures - 7 heures ont fait l'objet de critiques et une limitation des vols de nuit a été demandée. Sur ce point, le représentant de l'aéroport a précisé que le couvre-feu était largement respecté. Il a également indiqué que les vols fret entre 23 heures et minuit décollaient vers le nord et généraient peu de bruit pour les riverains. Un bilan de ces vols décollant vers le nord et vers le sud sera cependant réalisé.

## QUALITÉ DE L'AIR

Un nouvel état autour de la plateforme a été lancé (*le dernier état datait de 2005*) et un premier bilan carbone va être réalisé.

## RÉCLAMATIONS

Le nombre de réclamations a continué à progresser et s'élève à plus de 30 000 pour environ 500 plaignants à la fin de 2009 ; 75 % de celles-ci proviennent de 20 personnes. L'origine des réclamations a fortement évolué ces dernières années.

En 2009, les réclamations sont à 64 % suisses alors qu'en 2008 elles étaient à 43 % françaises et à 46 % suisses. En 2006-2007, plus de 80 % d'entre elles émanait du territoire français. Sur les quatre dernières années, les réclamations allemandes sont en baisse régulière et ne représentent plus que 7 % du total des plaintes en 2009. Ont été également abordés d'autres sujets tels que le projet e plan de prévention du bruit dans l'environnement(*PPBE*) 2009-2014, la publication du cadastre du bruit de l'aéroport de Bâle – Mulhouse établi par l'Office fédéral de l'aviation civile (*OFAC*), les nuisances générées par l'aviation de loisir, la demande d'étude d'une nouvelle trajectoire est-ouest et le système de suivi de trajectoire utilisé par les plateformes allemandes.