

Synthèse et suites données à la consultation du public dans le cadre de l'approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Conformément à l'article R.572-9 du code de l'environnement, le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) concernant l'aéroport de Bâle-Mulhouse a été mis à disposition du public pendant deux mois du 22 septembre au 22 novembre 2010 inclus dans les communes de Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Dietwiller, Geispitzen, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Schlierbach et Sierentz. Le dossier pouvait également être consulté à l'aéroport ainsi qu'à la préfecture du Haut-Rhin.

Dans le cadre de la coopération transfrontalière, l'Office Fédéral de l'Aviation Civile ainsi que le Regierungspräsidium Freiburg ont également été invités à présenter leurs observations.

L'objet du présent document constitue la note, au sens de l'article R.579-11 du code de l'environnement, exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée.

1. Synthèse des avis exprimés lors de la consultation

1.1. Avis exprimé par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile

Par courrier du 21 octobre 2010, l'Office Fédéral de l'Aviation Civile indique que les autorités suisses n'ont pas procédé à une consultation dans la mesure où les mesures prévues au PPBE ont été approuvées par le Conseil d'administration de l'aéroport.

1.2. Avis exprimé par le département environnement du Regierungspräsidium de Freiburg

Par courrier du 19 novembre 2010, le Regierungspräsidium Freiburg indique qu'au regard des réclamations enregistrées il ne saurait se satisfaire des mesures déjà prises par le passé. A ce titre il salue les nouvelles mesures envisagées, en particulier celle concernant l'étude de la mise en œuvre de procédures d'atterrissages sur la piste 15 moins bruyantes qui pourrait profiter à l'ensemble de la communauté riveraine.

1.3 Avis exprimés sur les registres mis à disposition du public

Il n'a été porté aucune observation sur les registres mis à la disposition du public à la préfecture du Haut-Rhin, dans les communes de Bartenheim, Blotzheim, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Schlierbach et Sierentz et à l'aéroport.

Seuls les registres mis à disposition du public dans les communes de Buschwiller, Dietwiller, Geispitzen et Saint-Louis comportaient des observations.

1.3.1 Commune de Buschwiller

Sur le registre apparaissent neuf soutiens à deux lettres adressées au chef du service de la navigation aérienne Nord-Est respectivement le 22 octobre 2008 et le 2 juin 2010. Ces deux lettres cosignées par le maire de Buschwiller, le sénateur-maire de Hégenheim, le maire de Wentzwiller, le représentant du collectif de Hégenheim, Buschwiller et Wentzwiller pour le partage des nuisances, le maire de Hésingue, le sénateur maire de Ranspach-le-Bas et le député maire de Saint-Louis, portent sur :

- la possibilité de modifier le segment initial des procédures de décollage de la piste 15 suivies par les aéronefs volant selon les règles de vol aux instruments,
- la possibilité d'allouer des procédures de décollages dites directes vers le sud pour les aéronefs à destination du bassin méditerranéen et de l'Europe de l'est.

1.3.2 Commune de Dietwiller

Deux observations ont été enregistrées.

La première porte sur des survols à relativement basse altitude de la commune de Dietwiller qui n'existaient pas il y a quelques mois car seul le couloir aérien au-dessus de la Hardt était utilisé.

La seconde porte également sur les nuisances liées aux survols de la commune et subies depuis le printemps 2010. La personne lie ces nuisances à une sortie prématurée du train d'atterrissage combinée avec une augmentation du régime des moteurs. Enfin, la personne prétendant que le trafic est interdit entre 22h et 5h déplore que le trafic soit rarement interrompu avant 23h30.

1.3.3 Commune de Geispitzen

Sur le registre de la commune, une seule observation a été inscrite par le maire concernant les survols de sa municipalité à très basse altitude par des aéronefs en phase d'approche. Il considère que le plan de prévention du bruit dans l'environnement ne devrait pas uniquement porter sur les zones à proximité immédiate de l'aéroport.

1.3.4 Commune de Saint-Louis

En date du 19 novembre 2010, la ville de Saint-Louis a formulé des observations portant sur :

- le non respect d'un accord passé entre l'aéroport, la commune de Rosenau et la ville de Saint-Louis visant à limiter le survol du quartier de Neuwég ;
- le souhait d'une adaptation des trajectoires suivies par l'hélicoptère de la garde aérienne de sauvetage (REGA) ;
- le souhait d'une interdiction des décollages des aéronefs gros porteurs après 23h ;
- l'amélioration de la communication vers la population lors des travaux de nuit.

2. Suites données aux avis exprimés pendant la consultation

2.1 Modification du segment initial des procédures de décollage en piste 15

Au paragraphe 3.1, le projet de PPBE comporte une mesure intitulée « Réduire la dispersion des trajectoires au décollage : étude de faisabilité de la mise en place de procédures dites RNAV ».

Dans la mesure où les études conduites par le service de la navigation aérienne Nord-Est ont montré que la modification proposée par les signataires du courrier mentionné au point 1.3.1 n'était pas possible du fait des règles d'établissement des procédures de décollages aux instruments dites conventionnelles qui s'appuient sur les balises au sol, il a été envisagé la création de procédures dite RNAV-GNSS qui s'appuient sur le système mondial de navigation par satellite et mettent en œuvre les systèmes embarqués de conduite du vol.

Cette technique de conduite pourrait permettre de réduire la dispersion des vols et répondre ainsi à l'objectif recherché

Au vu des études de faisabilité réalisées, il est possible de créer de telles procédures pour les départs vers les points HOC, BASUD et LUMEL. Toutefois, une telle procédure ne pourra pas être créée pour le départ à 270 ° vers le point ELBEG.

Ces procédures seront soumises à la consultation des compagnies aériennes. Elles devront également faire l'objet d'une information de l'ACNUSA et des instances de concertation que sont la commission consultative de l'environnement et la Fluglärmkommission.

Cette mesure est décrite au point 3.1 du PPBE, ce dernier n'est donc pas modifié.

2.2 Départs dits « directs » vers le sud pour les destinations vers le bassin méditerranéen ou vers l'Europe de l'est

La réorganisation du réseau de voies aériennes intervenue en mai 2000 a eu pour effet de modifier la répartition des aéronefs sur les différentes procédures de décollage. Même s'il ne s'est pas agi d'une modification des trajectoires, ce changement a été perçu comme tel et a entraîné un fort mécontentement au sein de la communauté riveraine française. Dans ce contexte, l'ACNUSA saisie par le préfet du Haut-Rhin a formulé une recommandation visant à ce que 20% des aéronefs décollant selon la « boucle ELBEG » utilisent dorénavant une procédure de départ dans l'axe de piste.

En concertation avec l'Office Fédéral de l'Aviation Civile et Skyguide, l'organisme en charge du contrôle aérien en suisse, la DGAC a publié le 15 mai 2003 une procédure d'envol direct via le point BASUD pour les aéronefs à destination de la Suisse, du Sud-Est de la France, de l'Italie, de la Tunisie, de la Lybie, de l'Egypte et de l'Afrique de l'Est.

Il convient de noter que le nombre d'aéronefs utilisant cette procédure dépend directement de l'offre de destination proposée par les compagnies aériennes.

Cette mesure est décrite au point 2.1 du PPBE, ce dernier n'est donc pas modifié.

2.3 Survol des communes de Dietwiller et Geispitzen

Les communes de Dietwiller et Geispitzen peuvent être survolées par des aéronefs exécutant une procédure d'approche particulière appelée procédure d'approche à vue qui permet de rejoindre la piste d'atterrissage sans suivre la procédure standard d'approche aux instruments.

Cette procédure s'effectue par repérage visuel du sol et c'est l'équipage qui gère la trajectoire de son aéronef.

Dans la mesure où ce type d'approche peut conduire à des survols à relativement basse hauteur, la DGAC a publié en 2004 une carte spécifique d'approche à vue destinée à encadrer l'exécution de ce type d'approche en y faisant apparaître les zones dont le survol est à éviter.

Il apparaît toutefois que le cadre fixé n'est pas toujours respecté.

Afin de permettre de sanctionner les vols qui ne respectent pas le cadre fixé dans les publications, ce que ne permet pas la rédaction actuelle de l'arrêté portant restrictions d'exploitation, il est prévu de modifier l'arrêté en conséquence.

Cette mesure est décrite au point 3.1 du PPBE, ce dernier n'est donc pas modifié.

2.4 Survol du quartier de Neuweg à Saint-Louis

Ce quartier de Saint-Louis peut être potentiellement survolé par des aéronefs de l'aviation de loisirs et de formation initiale au pilotage évoluant selon les règles de vol à vue.

Pour prendre en compte différentes contraintes permettant d'éviter le survol du quartier de Neuweg, le survol de la réserve naturelle de la Petite Camargue et le survol de la commune de Rosenau, le tracé de la branche dite de vent arrière (segment du circuit de piste parallèle à l'axe de piste) a été adapté. Le nouveau tracé a été publié en 2004.

En fonction de la situation de trafic et afin d'assurer la séparation entre les vols de l'aviation commerciale évoluant selon les conditions de vol aux instruments et les vols de l'aviation de loisirs évoluant selon les conditions de vol à vue, les services du contrôle aérien sont amenés à donner des instructions qui peuvent conduire les aéronefs à s'écarter de la trajectoire publiée.

Cette mesure est décrite au point 2.1 du PPBE, ce dernier n'est donc pas modifié.

2.5 Adaptation de l'itinéraire de l'hélicoptère de la REGA

Le tracé du circuit suivi par l'hélicoptère convenu avec les équipages de la REGA a été défini de telle manière à ce que le survol des zones habitées soit évité.

Toutefois, le service de la navigation aérienne Nord-Est est prêt à étudier, en concertation avec la REGA, les adaptations possibles de ce tracé afin de l'optimiser encore plus pour réduire les nuisances associées.

Le PPBE a été adapté afin d'intégrer cette nouvelle mesure dans son point 3.1.

2.6 Restrictions nocturnes

L'arrêté du 10 septembre 2003 portant restrictions d'exploitation dispose notamment que tous les décollages sont interdits entre 0h et 6h et tous les atterrissages sont interdits entre 0h et 5h.

Un allongement des plages d'interdiction ne serait pas sans conséquences économiques compte tenu de l'importance socio économique de l'aéroport dans la région des Trois Frontières. C'est pourquoi, l'aéroport, dans une démarche de recherche d'un équilibre entre la protection de l'environnement, les besoins des utilisateurs et les considérations économiques, l'aéroport a adopté trois nouvelles mesures de protection contre le bruit.

- Augmentation progressive des redevances pour tout atterrissage et décollage dans les heures sensibles ;

Cette mesure représente un durcissement de la mesure déjà existante visant à moduler la redevance d'atterrissage durant les heures sensibles. En effet, il s'agit d'augmenter de 50%, progressivement sur 3 ans, le supplément de redevance déjà appliqué pour les atterrissages et décollages des avions générant des émissions sonores élevées dans les heures sensibles (22h00 à 6h00) ainsi que les dimanches et les jours fériés communs français et suisses (22h00 à 8h00).

Cette mesure vise sur le long terme à réduire encore davantage les nuisances sonores produites par les aéronefs bruyants dans les heures sensibles, et à inciter les compagnies aériennes à exploiter des avions plus modernes.

Cette mesure sera mise en œuvre le 1er avril 2011.

- Durcissement de l'interdiction d'atterrissage et de décollage des aéronefs les plus bruyants entre 22h et 6h ;

Cette mesure vise à interdire les atterrissages et décollages entre 22h00 et 6h00 des aéronefs dont la limite acoustique est de 8 EPNdB en dessous de la limite acoustique des avions du chapitre 3 (actuellement elle de 5 EPNdB).

Cette mesure sera mise en œuvre dans le cadre du PPBE et selon la Directive Européenne 2002/30/CE relative à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports.

Elle devrait être mise en œuvre courant 2012.

- Interdiction des avions bruyants les dimanches et jours fériés communs français et suisses avant 9h et après 22h.

Cette mesure vise à interdire les dimanches et jours fériés communs français et suisses, avant 9 heures le matin et après 22 heures le soir, les aéronefs présentant une valeur de certification au survol supérieure ou égale à 97 EPNdB.

Cette mesure sera mise en œuvre après consultation des compagnies aériennes selon la Directive Européenne 2002/30/CE relative à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports.

Elle devrait être mise en œuvre courant 2012.

Le PPBE a été adapté afin d'intégrer ces nouvelles mesures dans son point 3.2.

