

2016

Rapport **Environnement**
Umwelt Bericht

Bulletin **Environnement** 4^{ème} trimestre 2016 en annexe
Umwelt Bulletin 4. Quartal 2016 als Beilage

à bientôt. bis bald.

Sommaire

■ Généralités	2 à 3
■ Mouvements	4 à 7
■ Utilisation des pistes	8 à 11
■ Bruit	12 à 14
■ Protection du bruit	15 à 18
■ Réclamations	19 à 20
■ Plus de thèmes environnementaux	21 à 25
■ Projets 2016	26 à 27

Annexe détachable

Bulletin Environnement 4^{ème} trimestre 2016

Inhalt

■ Allgemeines	2 bis 3
■ Bewegungen	4 bis 7
■ Pistenbenutzung	8 bis 11
■ Lärm	12 bis 14
■ Lärmschutz	15 bis 18
■ Beschwerden	19 bis 20
■ Weitere Umweltthemen	21 bis 25
■ Projekte 2016	26 bis 27

Beilage abtrennbar

Umwelt Bulletin 4. Quartal 2016



Editorial

Le bruit aérien est sans conteste le sujet environnemental le mieux identifié par le grand public. De ce fait, la gestion de cette problématique est au cœur de la politique environnementale de l'EuroAirport.

En marge du débat relatif au bruit aéronautique, l'EuroAirport s'engage pourtant aussi dans d'autres domaines environnementaux. Ainsi, suite aux études menées en 2006 et en 2011, il a évalué pour la troisième fois la qualité de l'air du site aéroportuaire et des communes avoisinantes. Les résultats des deux campagnes de mesure menées en 2016 n'ont pas permis de mettre en évidence une évolution significative de la qualité de l'air par rapport aux études précédentes. Globalement, les concentrations de polluants sont semblables à celles qui peuvent être mesurées en zone urbaine. Elles montrent également l'influence du trafic routier sur la qualité de l'air.

Par ailleurs, l'aéroport se réjouit de la labellisation du site aéroportuaire par l'association « Biodiversité pour tous », émanation en Alsace de la fondation suisse « Nature & Economie ». Ces deux organisations certifient les entreprises qui se distinguent par la contribution qu'ils apportent à la préservation de la biodiversité. L'obtention d'un label de qualité valide ainsi les efforts constants de l'EuroAirport pour protéger la diversité biologique et démontre que la gestion d'un site aéroportuaire et le maintien de la richesse de la biodiversité locale sont compatibles.

Nous nous réjouissons de pouvoir développer ces thèmes dans notre rapport annuel, au travers d'articles qui complètent nos habituelles statistiques.

Barbara Horlacher
Responsable Service Environnement

Vorwort

Fluglärm ist zweifellos das von der Öffentlichkeit am stärksten wahrgenommene Umweltthema. Entsprechend ist der Umgang mit der Thematik ein zentrales Anliegen der Umweltpolitik des EuroAirport.

Im Schatten der Fluglärmdebatte, und deshalb in der Öffentlichkeit weit weniger beachtet, engagiert sich der EuroAirport aber auch in anderen Umweltbereichen. So liess er im Berichtsjahr bereits zum dritten Mal nach 2006 und 2011 die Luftqualität auf dem Flughafenareal und den angrenzenden Gemeinden untersuchen. Die Resultate der beiden dazu durchgeführten Messkampagnen zeigen keine bedeutenden Veränderungen der Luftqualität im Vergleich zu den früheren Messkampagnen auf. Insgesamt sind die Schadstoffkonzentrationen mit denen eines städtischen Raums zu vergleichen. Erkennbar ist insbesondere der Einfluss des Strassenverkehrs auf die Luftqualität.

Der Flughafen freut sich über die Zertifizierung des Flughafenareals durch die Vereinigung „Biodiversité pour tous“, dem elsässischen Pendant zur Schweizer Stiftung „Natur & Wirtschaft“. Beide Organisationen zeichnen Unternehmen aus, die ihr Firmenareal naturnah gestaltet haben. Das Qualitätslabel ist das Resultat der stetigen Bemühungen des EuroAirport zum Schutz der biologischen Vielfalt und zeigt, dass sich Flugbetrieb und Erhalt einer wertvollen lokalen Biodiversität vereinen lassen.

Wir freuen uns, Ihnen diese Themen in den Artikeln, welche die gewohnten Statistiken in unserem diesjährigen Jahresbericht begleiten, näher bringen zu dürfen.

Barbara Horlacher
Leiterin Abteilung Umwelt

Commissions environnementales

Chaque année, les thèmes récurrents évoqués lors des différentes commissions environnementales officielles ont trait à la situation économique, le développement du trafic aérien et les projets en cours sans oublier les perspectives de l'EuroAirport. De même, l'analyse de la situation environnementale, à savoir entre autres le développement des nuisances sonores aéroportuaires, le suivi des dérogations et le bilan des réclamations, a été présentée. En complément de ces thématiques récurrentes, des sujets additionnels ont été développés en 2016 : l'augmentation des vols dans les heures sensibles et les vols liés à la finale de l'UEFA Europa League. Les points suivants ont été abordés plus spécifiquement lors des séances des commissions :

Commission Tripartite de l'Environnement

28/11/2016

- Modélisation d'empreintes sonores à partir de trajectoires réelles et des valeurs mesurées par les stations de mesure de bruit
- Suivi du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) – information réalisée par la DGAC
- Requêtes et positions des associations de riverains

Commission Consultative de l'Environnement (CCE)

17/10/2016

- Bilan des aides à l'insonorisation
- Modélisation d'empreintes sonores à partir de trajectoires réelles et des valeurs mesurées par les stations de mesure de bruit
- Suivi du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) – information réalisée par la DGAC

Commission Bruit des cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne (FLK)

17/03/2016 – 29/09/2016

- Rapport annuel 2015
- Conséquences des procédures RNAV
- Mesure des événements de bruit aéronautique : méthode et principes

Umweltkommissionen

An den Sitzungen der offiziellen Umweltkommissionen wurden wie jedes Jahr die ökonomische Situation, die Entwicklung des Flugverkehrs sowie laufende Projekte und Perspektiven am EuroAirport präsentiert. Es folgte jeweils eine Analyse der Umweltsituation, wobei unter anderem über die Entwicklung des Fluglärms, der Ausnahmegewilligungen und der Beschwerden Bilanz gezogen wurde. Nebst diesen jährlich wiederkehrenden Traktanden wurden 2016 in sämtlichen Kommissionen die Zunahme der Flugbewegungen in den Nachtstunden und das Flugverkehrsaufkommen im Rahmen des Endspiels der UEFA Europa League thematisiert. Zudem standen in den einzelnen Sitzungen folgende Themen auf dem Programm:

Trinationale Umweltkommission

28/11/2016

- Modellierung der Lärmschleppen von Flugzeugen anhand von realen Flugspuren und den von den Lärmmessstationen gemessenen Werten
- Information der DGAC zum Umsetzungsstand des Plans zur Lärmbekämpfung (PPBE)
- Anliegen und Positionen der Anrainerverbände

Konsultative Umweltkommission (CCE)

17/10/2016

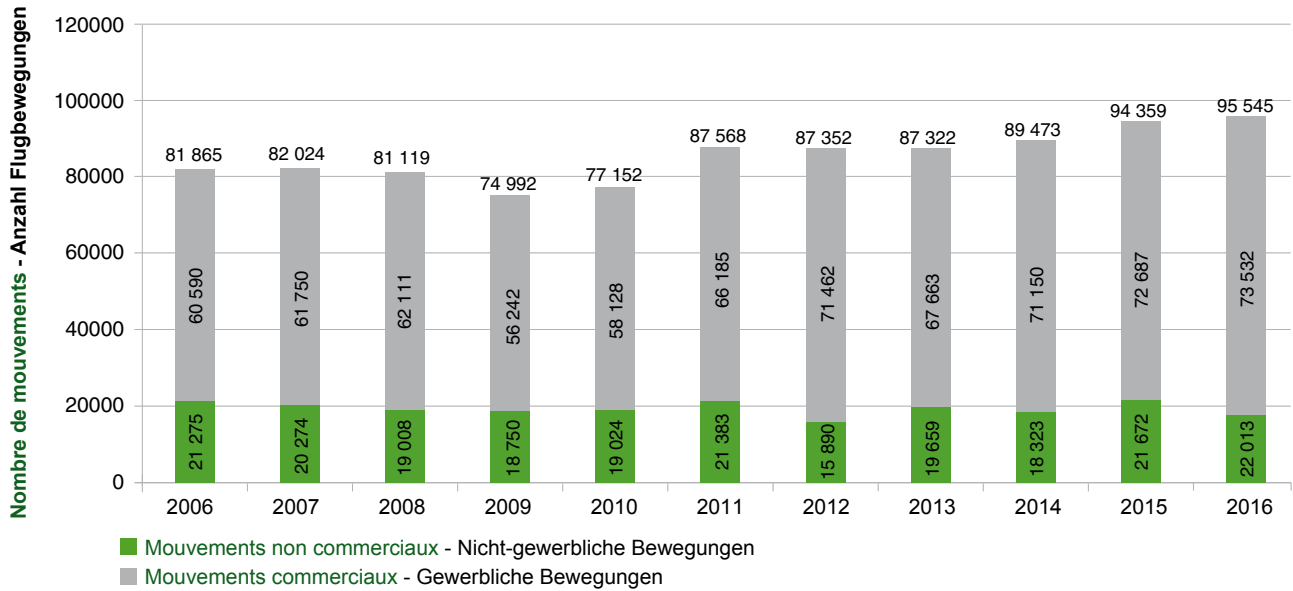
- Bilanz über die Beiträge zur Schallschutzisolation von Gebäuden
- Modellierung der Lärmschleppen von Flugzeugen anhand von realen Flugspuren und den von den Lärmmessstationen gemessenen Werten
- Information der DGAC zum Umsetzungsstand des Plans zur Lärmbekämpfung (PPBE)

Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft (FLK)

17/03/2016 – 29/09/2016

- Fluglärmbericht 2015
- Auswirkung der RNAV-Verfahren
- Fluglärmmessung: Grundlagen und Methodik

Mouvements par an Flugbewegungen pro Jahr



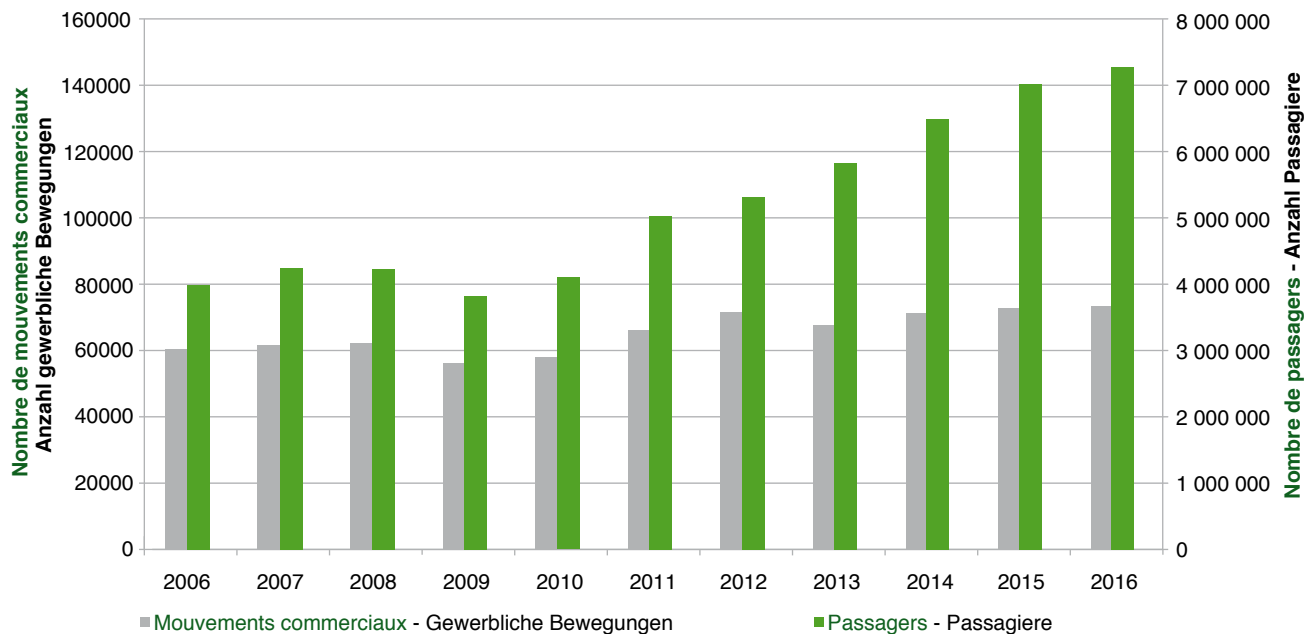
Mouvement commercial = lignes régulières, charter, fret et vol taxi

Mouvement non commercial = aviation générale et autres

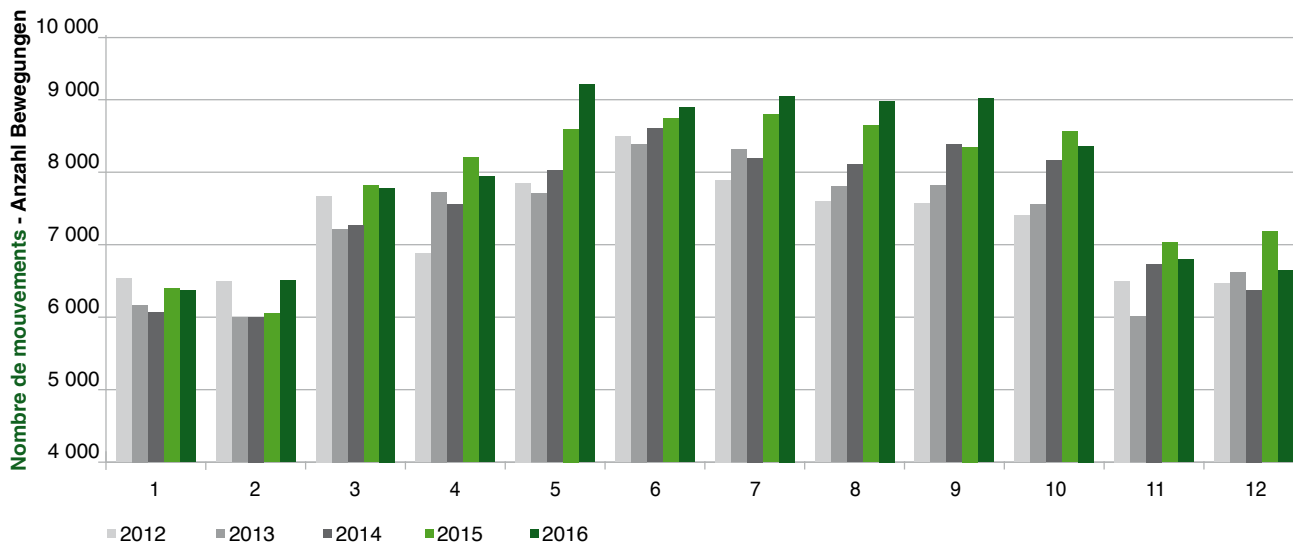
Gewerbliche Bewegungen = Linienflüge, Charter, Frachtflüge und Taxiflüge

Nicht-gewerbliche Bewegungen = Allgemeiner Verkehr und anderer

Passagers par rapport aux vols commerciaux Passagiere im Vergleich zu gewerblichen Bewegungen



Mouvements mensuels Bewegungen pro Monat



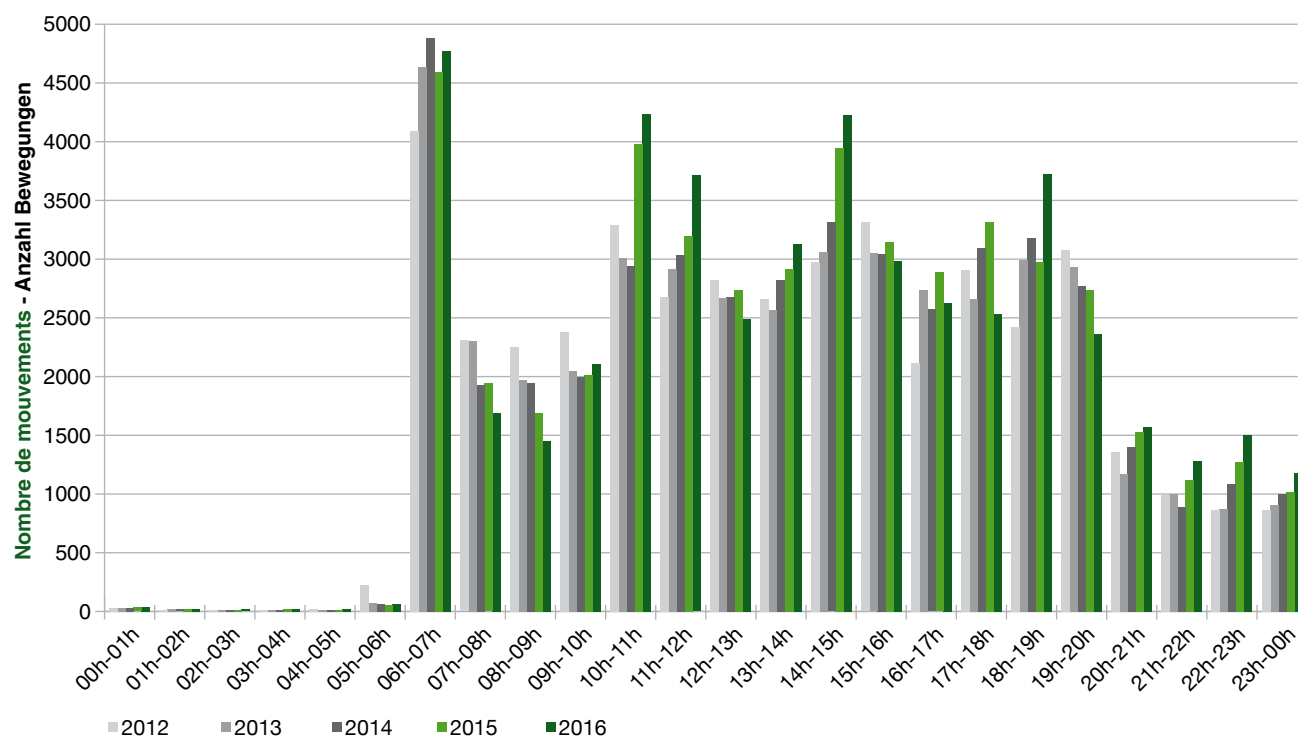
Mouvements en détail Bewegungen im Detail

			2012	2013	2014	2015	2016	
Décollages - Abflüge	Standard Instrumental Departure (SID)	Instrumental Flight Rules (IFR) avec une procédure Instrument-Flug-Regeln mit Startprozedur (Tous les avions qui décollent selon les règles IFR suivent normalement une procédure) (Alle startenden Flugzeuge nach den IFR-Regeln folgen normalerweise einer Prozedur)	34 474	35 567	36 992	37 389	37 641	78,8%
	Omnidirectionnel	IFR sans procédures - IFR ohne Prozedur	1 233	1 050	1 296	1 483	1 311	2,7%
	Visual Flight Rules (VFR)	Règles de vol à vue (principalement vol d'entraînement, taxi, hélicoptères et photo) Sichtflugregeln (vorwiegend Schulung, Taxi-, Heli- und Fotoflüge)	7 971	7 031	6 441	8 295	8 811	18,5%
	TOTAL DECOLLAGES - TOTAL ABFLÜGE		43 678	43 648	44 729	47 167	47 763	100,0%
Atterrissages - Landungen	ILS 15 - (IFR)	Instrumental Landing System - Piste 15 (IFR)	32 971	33 962	35 682	35 561	36 579	76,5%
	Piste 15 - (VFR)	VFR - Piste 15	6 120	5 253	4 824	6 372	6 677	14,0%
	ILS 33 - (IFR)	Instrumental Landing System - Piste 33 (IFR)	2 648	2 546	2 477	3 114	2 292	4,8%
	Piste 33 - (VFR)		706	710	536	761	954	2,0%
	MVI - (IFR)	Mouvement à Vue Imposé = Vorgeschriebenes Sichtanflugverfahren Piste 33 MVI = VPT = Visual Approach with Prescribed Tracks	0	0	0	1	1	0,0%
	Piste 08 - (IFR)		3	0	1	0	0	0,0%
	Piste 08 - (VFR)		105	1	4	3	3	0,0%
	Piste 26 - (IFR)		133	120	101	173	86	0,2%
	Piste 26 - (VFR)		988	1 082	1 119	1 207	1 190	2,5%
	TOTAL ATTERRISSAGES - TOTAL LANDUNGEN		43 674	43 674	44 744	47 192	47 782	100,0%
TOTAL MOUVEMENTS - TOTAL BEWEGUNGEN		87 352	87 322	89 473	94 359	95 545		
Touch and Go (= 1 atterrissage + 1 décollage = 1 Landung + 1 Start)			2 036	1 688	1 261	2 608	3 035	
Overshoot (= 1 atterrissage + 1 décollage = 1 Landung + 1 Start)			478	315	361	281	333	

Lorsque non précisé par ailleurs : Mouvements = IFR + VFR

Wo im Bericht nicht anders erwähnt: Bewegungen = IFR + VFR

Décollages Abflüge

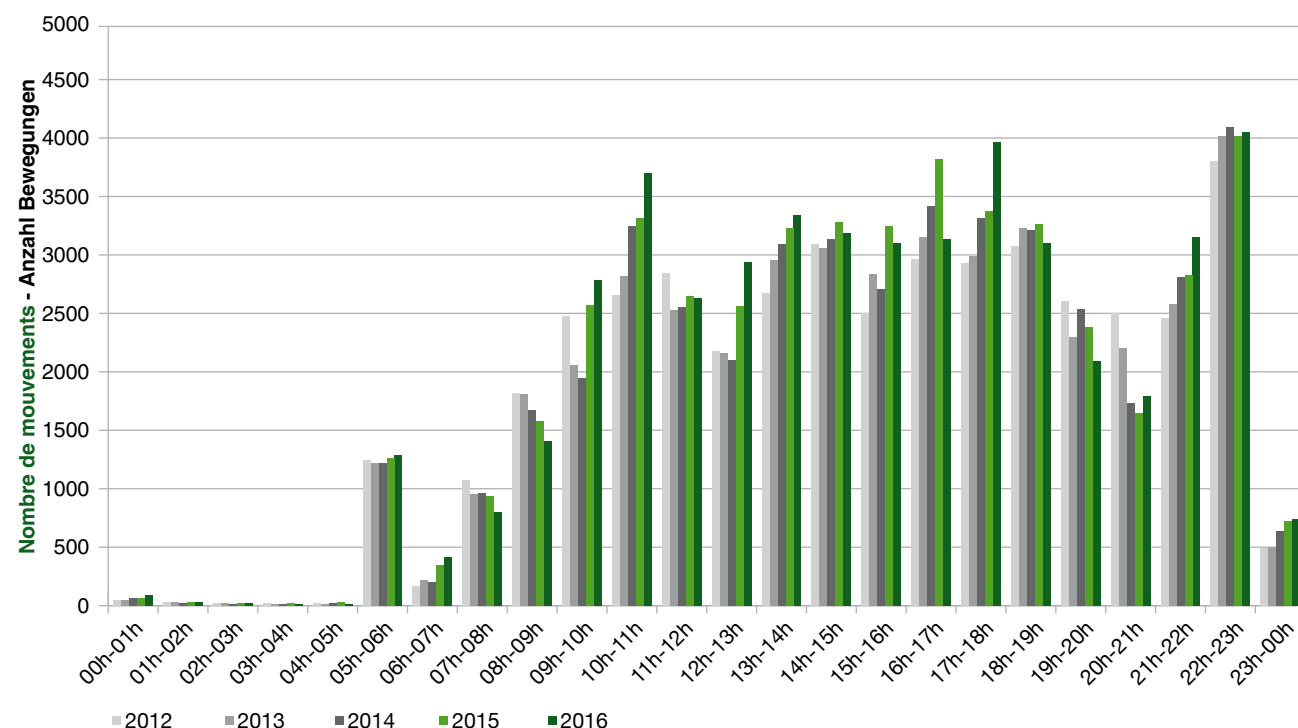


Total 2016 : 47 763 (47 167)

(Chiffres de l'année précédente entre parenthèses) (Vorjahreszahlen in Klammern)

Total 2016 : 47 763 (47 167)

Atterrissages Landungen



Total 2016 : 47 782 (47 192)

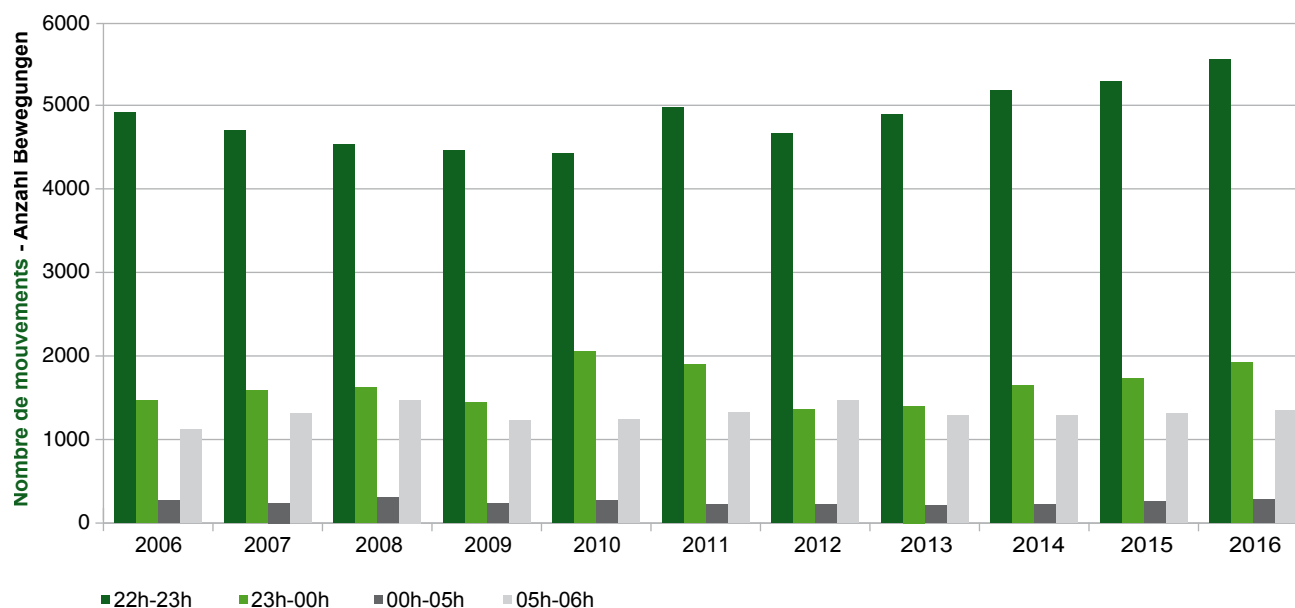
(Chiffres de l'année précédente entre parenthèses) (Vorjahreszahlen in Klammern)

Total 2016 : 47 782 (47 192)

Mouvements de nuit par an Nachtflugbewegungen pro Jahr

Les décollages et atterrissages entre 22h00 et 06h00 sont considérés comme des mouvements de nuit.

Starts und Landungen zwischen 22h00 und 06h00 zählen als Nachtflugbewegungen.



L'augmentation des vols de nuit en 2016 est liée à l'augmentation générale du trafic. La programmation des vols et les retards dans la rotation ont également contribué à cette hausse.

Die Zunahme der Nachtflugbewegungen im Jahr 2016 steht in Zusammenhang mit der generellen Verkehrszunahme. Die Flugplangestaltung und Verspätungen haben ebenfalls zu diesem Anstieg beigetragen.

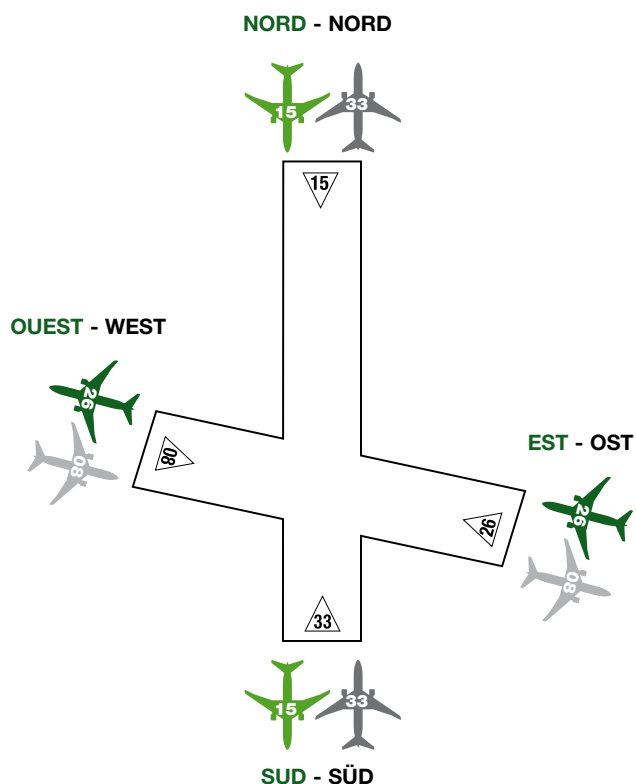
Répartition spatiale des mouvements de nuit Räumliche Verteilung der Nachtflugbewegungen

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
NORD - NORD	6 323	6 515	6 635	6 423	6 929	7 715	6 945	7 188	7 520	7 388	7 612
SUD - SÜD	1 216	1 296	1 276	908	1 025	671	717	587	800	1 185	1 462
EST - OST	156	7	6	5	7	2	22	2	1	2	6
OUEST - WEST	76	18	23	24	23	22	33	12	10	21	22
TOTAL	7 771	7 836	7 940	7 360	7 984	8 410	7 717	7 789	8 331	8 596	9 102

Utilisation des pistes 2016

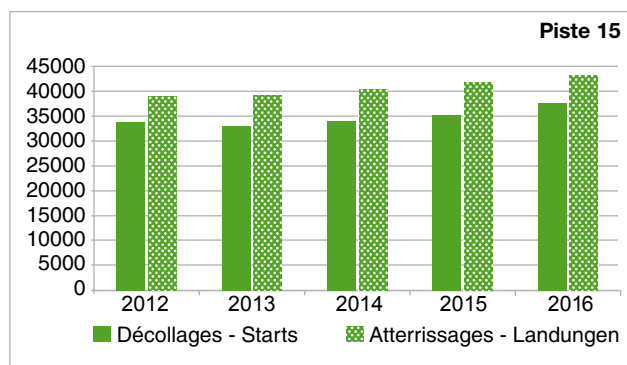
Pistenbenutzung 2016

		TOTAL	dont IFR davon IFR	% IFR
Décollages Abflüge	Piste 15	37 691	30 157	77,4%
	Piste 33	8 107	7 071	18,2%
	Piste 26	1 957	1 724	4,4%
	Piste 08	8	0	0,0%
	TOTAL	47 763	38 952	100%
Atterrissages Landungen	Piste 15	43 256	36 579	93,9%
	Piste 33	3 247	2 293	5,9%
	Piste 26	1 276	86	0,2%
	Piste 08	3	0	0,0%
	TOTAL	47 782	38 958	100%
TOTAL MOUVEMENTS TOTAL BEWEGUNGEN		95 545	77 910	

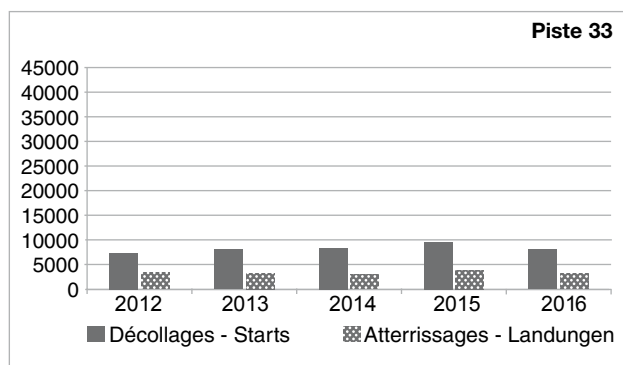


Utilisation des pistes

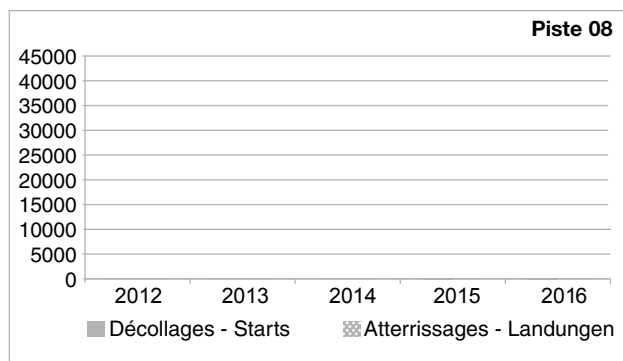
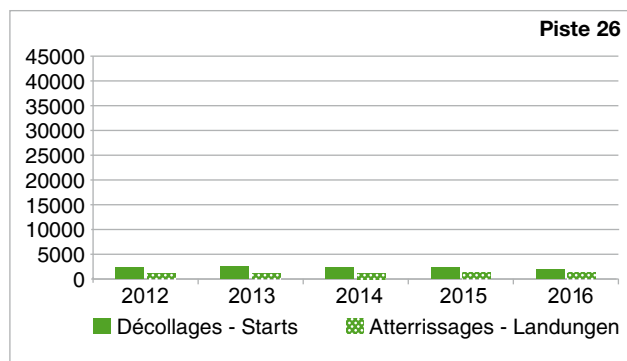
Pistenbenutzung Total



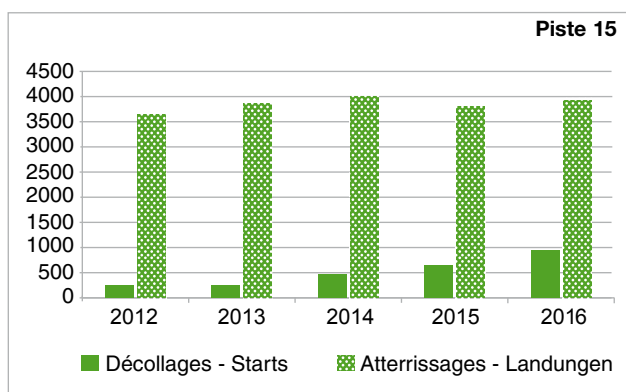
Nombre de mouvements / Anzahl Bewegungen



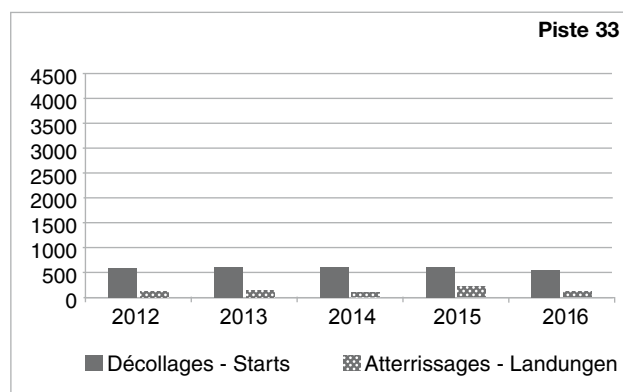
Nombre de mouvements / Anzahl Bewegungen



Utilisation des pistes première heure de nuit (22h-23h) Pistenbenutzung erste Nachtstunde (22h-23h)

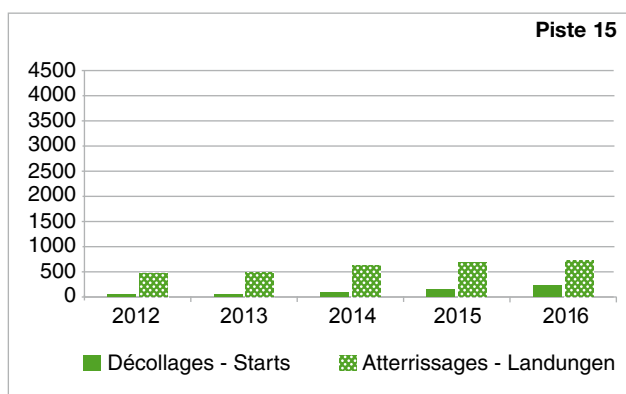


Nombre de mouvements / Anzahl Bewegungen

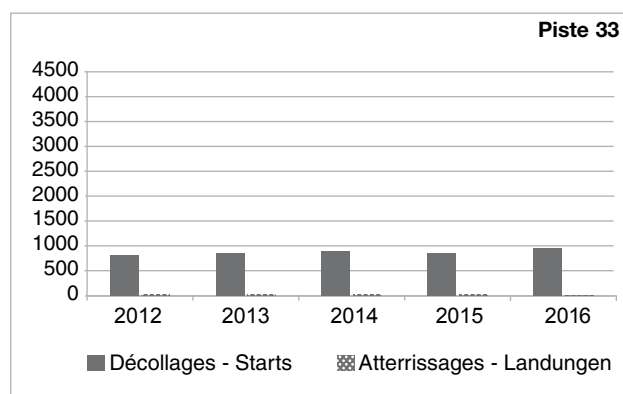


Nombre de mouvements / Anzahl Bewegungen

Utilisation des pistes deuxième heure de nuit (23h-00h) Pistenbenutzung zweite Nachtstunde (23h-00h)

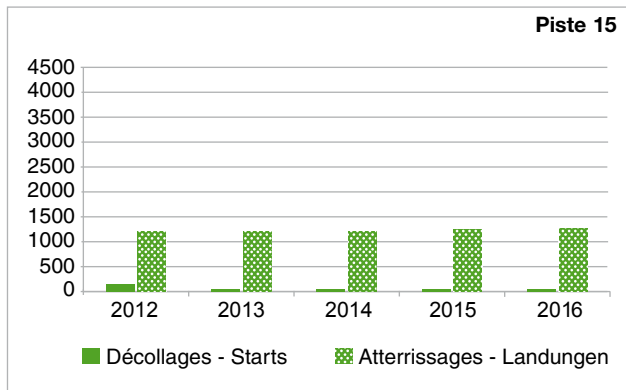


Nombre de mouvements / Anzahl Bewegungen

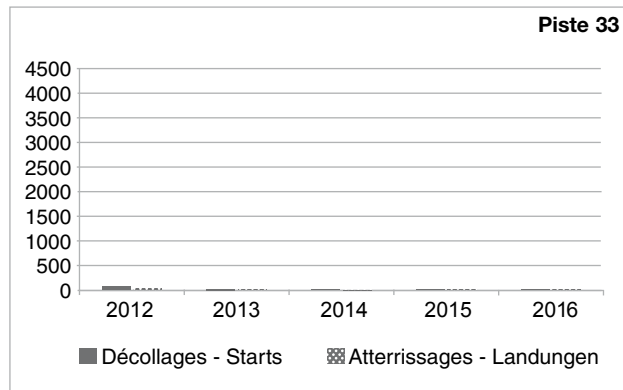


Nombre de mouvements / Anzahl Bewegungen

Utilisation des pistes dernière heure de nuit (05h-06h) Pistenbenutzung letzte Nachtstunde (05h-06h)



Nombre de mouvements / Anzahl Bewegungen

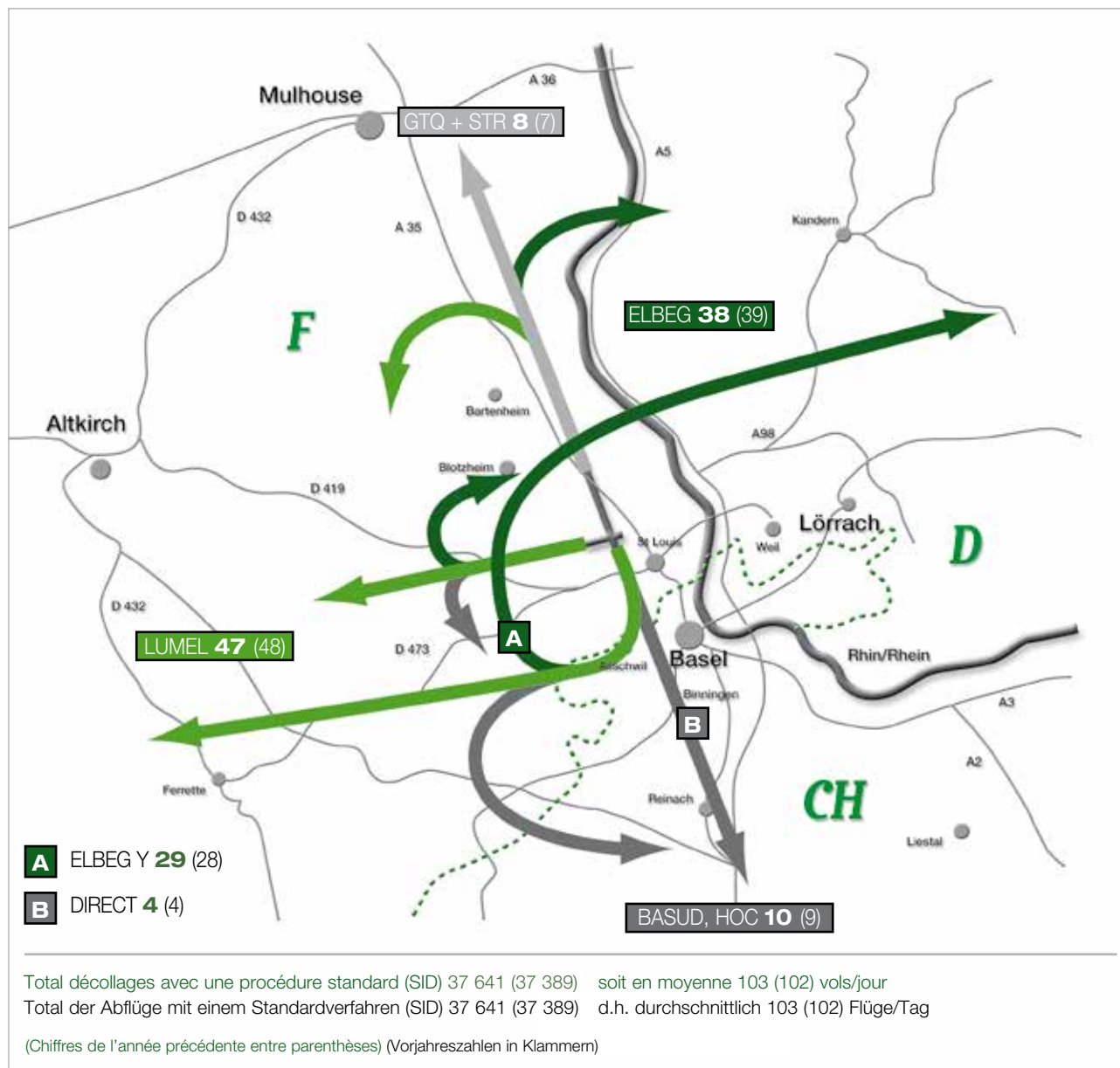


Nombre de mouvements / Anzahl Bewegungen

La piste Est/Ouest (26/08) n'est presque pas utilisée de nuit.

Die Ost/West-Piste (26/08) wird nachts fast nicht benutzt.

Décollages par jour Abflüge pro Tag



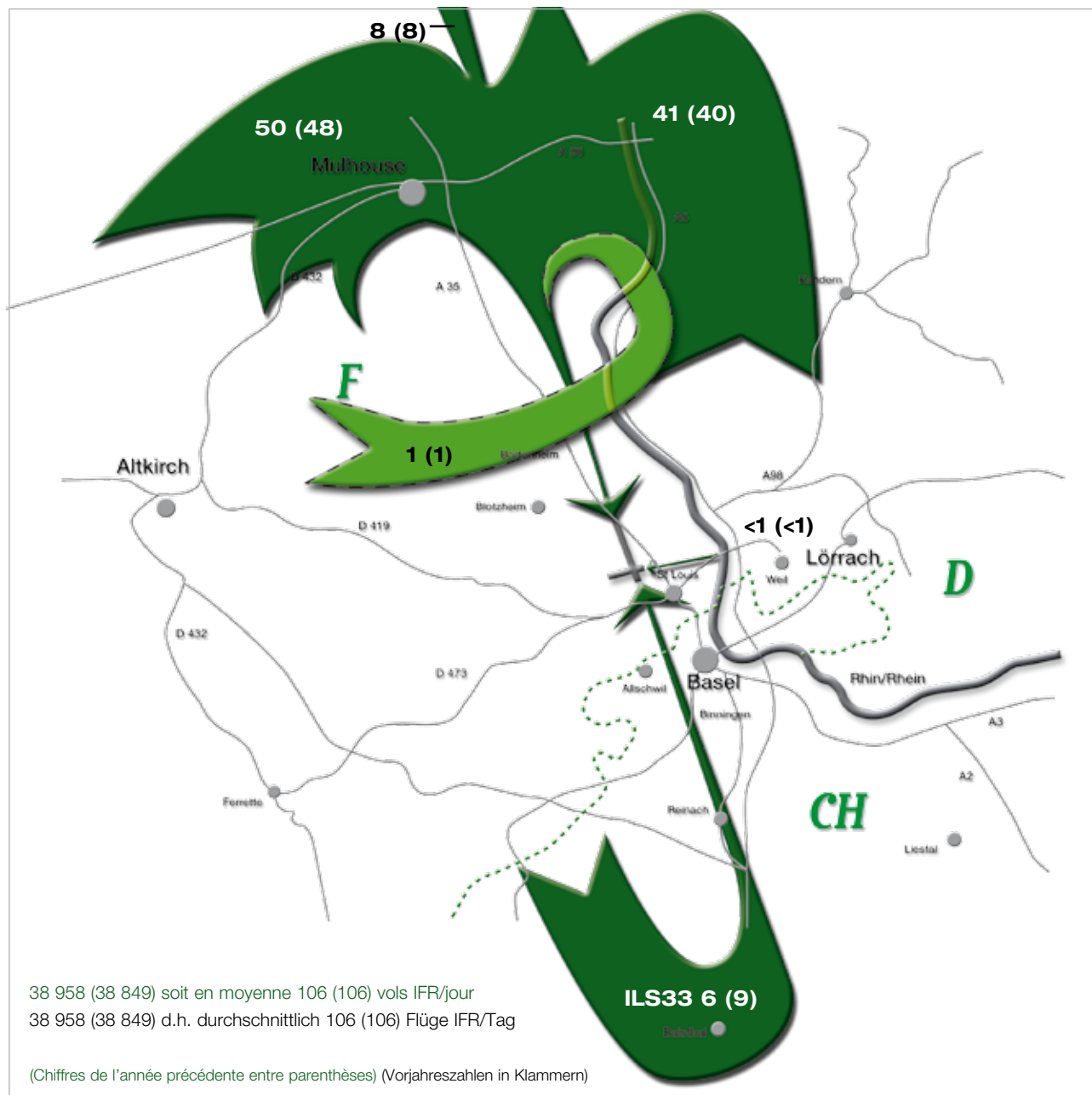
Décollages IFR par an IFR-Abflüge pro Jahr

	2012	2013	2014	2015	2016
GTQ + STR	1 881	2 478	2 289	2 400	2 903
ELBEG	12 784	13 477	14 008	14 366	13 978
dont/davon ELBEG Y	9 153	9 542	10 081	10 108	10 697
BASUD, HOC	3 501	3 472	3 268	3 260	3 657
dont/davon Direct	1 360	1 523	1 686	1 598	1 587
LUMEL	16 308	16 140	17 427	17 363	17 103
Omnidirectionnel	1 233	1 050	1 296	1 483	1 311
TOTAL	35 707	36 617	38 288	38 872	38 952

Atterrissages par jour

Landungen pro Tag

Landungen pro Tag



38 958 (38 849) soit en moyenne 106 (106) vols IFR/jour
38 958 (38 849) d.h. durchschnittlich 106 (106) Flüge IFR/Tag

(Chiffres de l'année précédente entre parenthèses) (Vorjahreszahlen in Klammern)

Atterrissages IFR par an IFR-Landungen pro Jahr

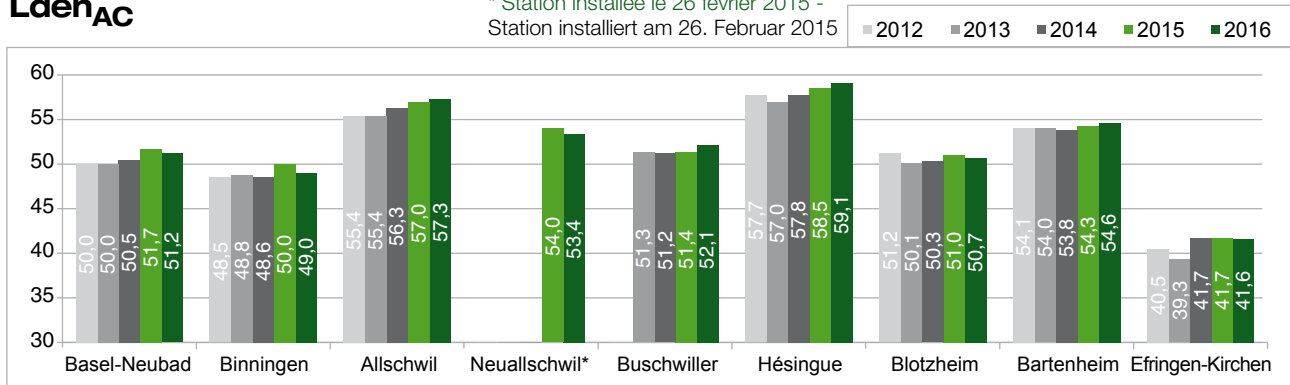
IFR-Landungen pro Jahr

	2012	2013	2014	2015	2016
Piste 08	3	0	1	0	0
Piste 15	32 971	33 962	35 682	35 561	36 579
Piste 26	133	120	101	173	86
Piste 33	2 648	2 546	2 477	3 115	2 293
<i>ILS 33 en %</i> <i>ILS 33 in %</i>	7,4%	7,0%	6,5%	8,0%	5,9%
TOTAL	35 755	36 628	38 261	38 849	38 958

Nuisances sonores Lärmbelastung

Lden_{AC}

* Station installée le 26 février 2015 -
Station installiert am 26. Februar 2015

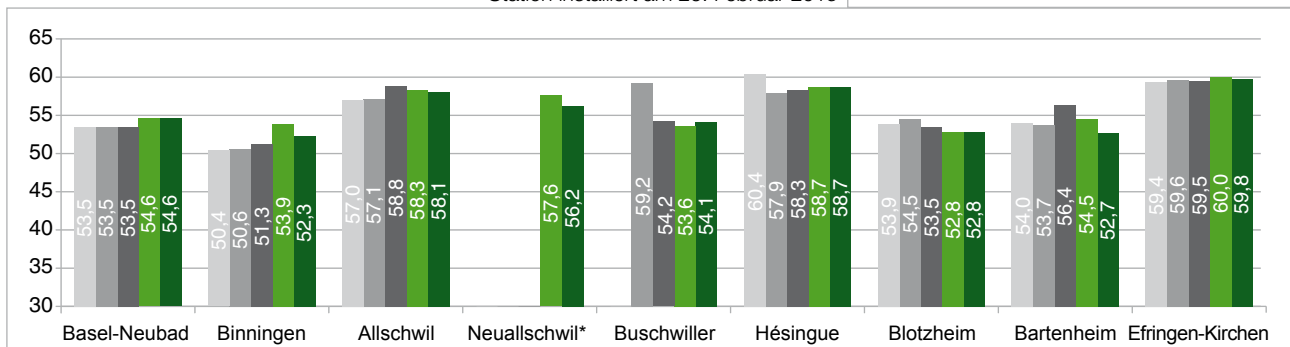


Lden_{AC} : niveau de bruit correspondant à l'ensemble des événements de bruit d'aéronefs. Pour calculer cet indice, la journée est divisée en 12 heures de jour de 06h00 à 18h00 (day), en 4 heures de période intermédiaire ou soirée de 18h00 à 22h00 (evening) et en 8 heures de nuit de 22h00 à 06h00 (night). Les heures de soirée sont pondérées de +5 dB(A), celles de nuit de +10 dB(A).

Lden_{AC} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche bei dem der Tag in 12 Tagesstunden von 06h00 bis 18h00 (day), in 4 Abendstunden von 18h00 bis 22h00 (evening) und in 8 Nachtstunden von 22h00 bis 06h00 (night) eingeteilt wird. Die Schallpegelwerte der Abend- und Nachtstunden werden um 5dB(A) respektive 10dB(A) erhöht, um diese Zeitperiode entsprechend zu gewichten.

Leq_{TOTAL16}

* Station installée le 26 février 2015 -
Station installiert am 26. Februar 2015

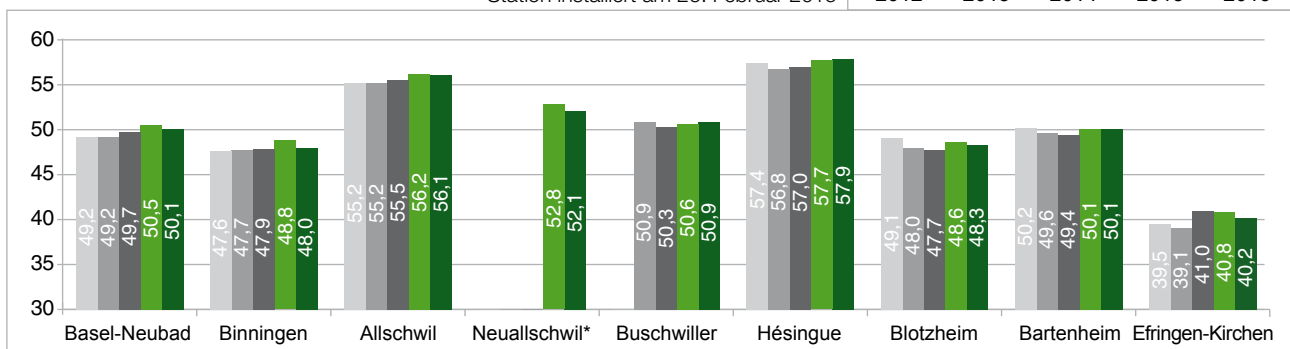


Leq_{TOTAL16} : niveau de bruit prenant en compte l'ensemble des composantes du bruit, ce qui équivaut au bruit ambiant, comprenant à la fois le bruit des avions et le bruit de fond pour la période 06h00 - 22h00.

Leq_{TOTAL16} : äquivalenter Dauerschallpegelwert aller Lärmkomponenten (d.h. Fluglärm ebenso wie Umgebungslärm) zwischen 06h00 und 22h00.

Leq_{AC16}

* Station installée le 26 février 2015 -
Station installiert am 26. Februar 2015



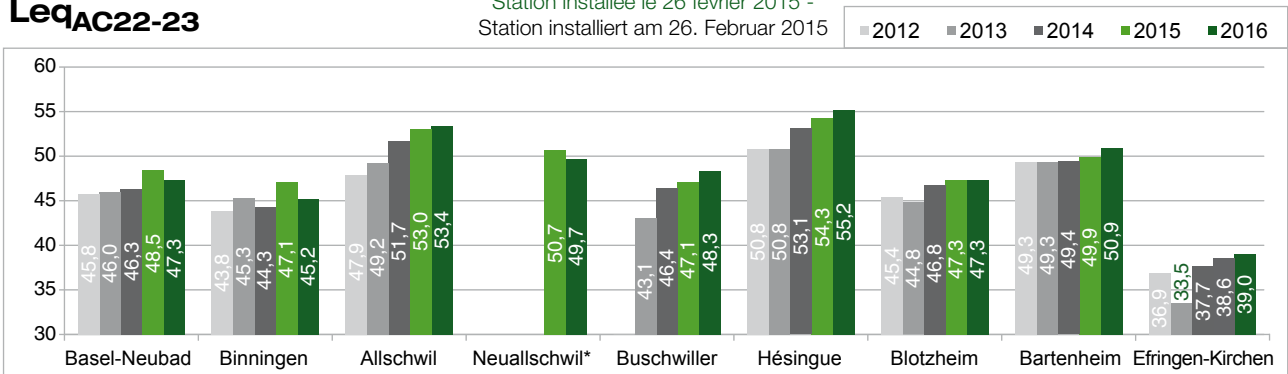
Leq_{AC16} : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs pour la période 06h00 - 22h00.

Leq_{AC16} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 06h00 und 22h00.

Nuisances sonores pendant la nuit Nachtfluglärm

Leq_{AC22-23}

* Station installée le 26 février 2015 -
Station installiert am 26. Februar 2015

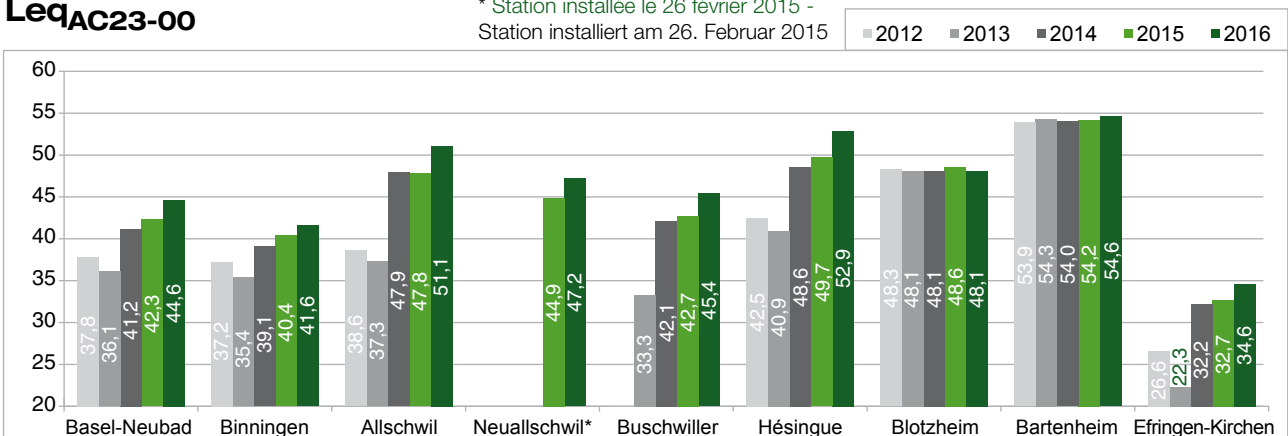


Leq_{AC22-23} : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs entre 22h00 et 23h00 (aussi appelée la première heure de nuit).

Leq_{AC22-23} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 22h00 und 23h00 (sogenannte erste Nachtstunde).

Leq_{AC23-00}

* Station installée le 26 février 2015 -
Station installiert am 26. Februar 2015

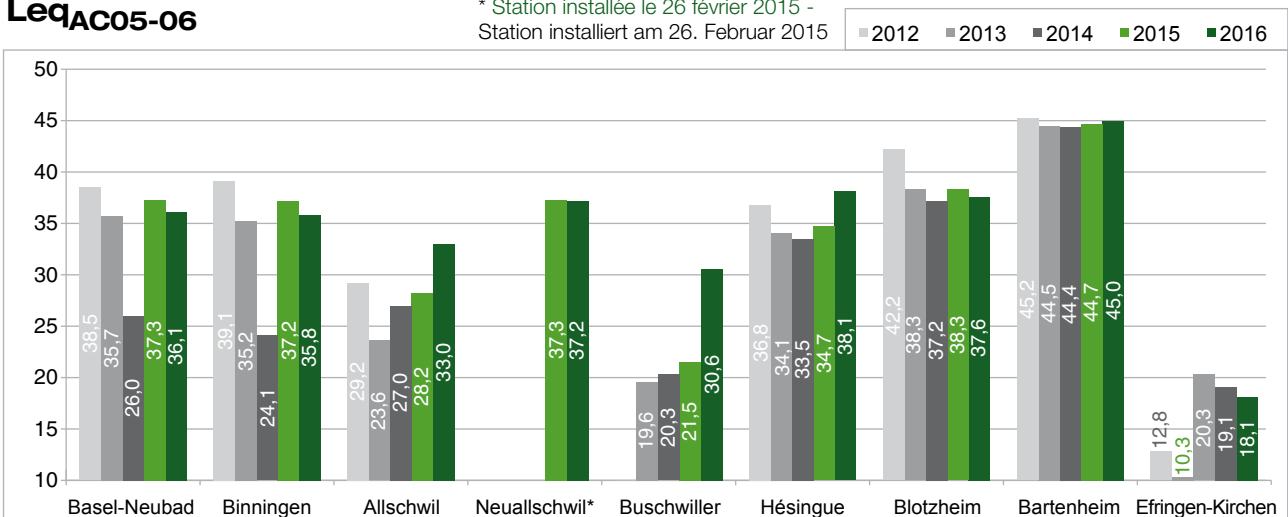


Leq_{AC23-00} : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs entre 23h00 et 24h00 (aussi appelée deuxième heure de nuit). Les vols entre 24h00 et 05h00 sont aussi pris en compte dans le calcul de la deuxième heure de nuit.

Leq_{AC23-00} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 23h00 und 00h00 (sogenannte zweite Nachtstunde); Fluggeräusche von 00h00 bis 05h00 werden ebenfalls zur zweiten Nachtstunde hinzugerechnet.

Leq_{AC05-06}

* Station installée le 26 février 2015 -
Station installiert am 26. Februar 2015



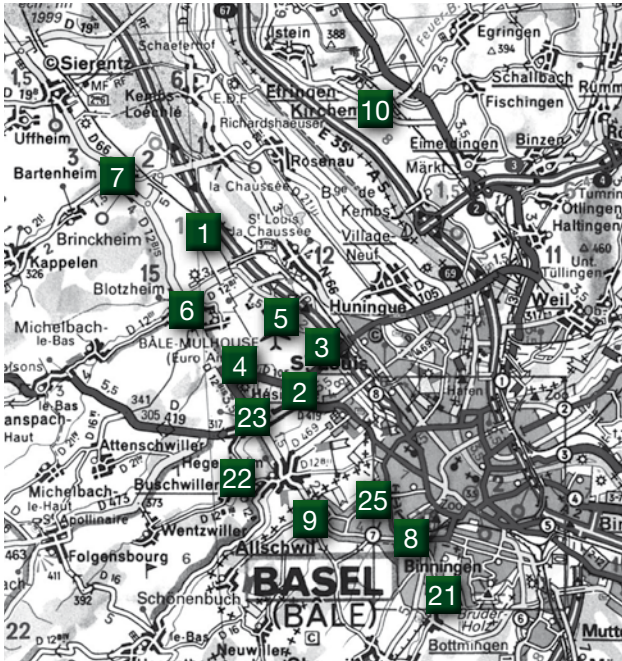
Leq_{AC05-06} : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs entre 05h00 et 06h00 (aussi appelée dernière heure de nuit).

Leq_{AC05-06} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 05h00 und 06h00 (sogenannte letzte Nachtstunde).

Système de mesure du bruit Lärmmesssystem

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse dispose de 14 stations fixes et 1 station mobile de mesure du bruit, réparties sur la plate-forme aéroportuaire et dans les villes et villages environnants.

Der Flughafen Basel-Mulhouse verfügt über 14 festinstallierte Lärmmessstationen und 1 mobile Lärmmessstation, welche sowohl am Flughafen als auch in den umliegenden Städten und Dörfern aufgestellt sind.



- 1 Seuil de piste 15 - Schwelle Piste 15
- 2 Seuil de piste 33 - Schwelle Piste 33
- 3 Seuil de piste 26 - Schwelle Piste 26
- 4 Seuil de piste 08 - Schwelle Piste 08
- 5 Silencer - Lärmschutzhangar
- 6 Blotzheim
- 7 Barmen
- 8 Basel-Neubad
- 9 Allschwil
- 10 Efringen-Kirchen
- 21 Binningen
- 22 Buschwiller
- 23 Héisingue
- 24 Station mobile - mobile Messstation
 - Efringen-Kirchen : janvier 2016 - Januar 2016
 - Bottmingen : février-avril 2016 - Februar-April 2016
 - Forêt noire - Schwarzwald : juin-juillet 2016 - Juni-Juli 2016
 - Rixheim : juillet-octobre 2016 - Juli-Oktober 2016
 - Steinbrunn-le-Haut : octobre 2016-février 2017 - Oktober 2016-Februar 2017
- 25 Neuallschwil

→ Publication des résultats des campagnes de mesure sous www.euroairport.com

→ Publikation der Messergebnisse unter www.euroairport.com

Actions

- Formation continue des collaborateurs du service Environnement à l'utilisation du système de surveillance et d'analyse des données CIEMAS
- Formation à la maintenance des stations de mesure pour les techniciens de la maintenance et au logiciel pour les informaticiens
- Poursuite des campagnes de mesure de bruit de la station mobile et élaboration d'un plan de rotation pour l'année 2017
- Maintenance régulière des stations de mesure du bruit selon les recommandations de l'Autorité des Contrôles des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)
- Renouvellement de l'alimentation de la station de mesure mobile (pile à combustible)

Massnahmen

- Weiterbildung für die Mitarbeiter der Abteilung Umwelt zur Anwendung des Monitoringsystems und der Auswertetools CIEMAS
- Schulungen bezüglich Wartung/Unterhalt der Messstationen sowie der Softwareapplikationen für die Wartungstechniker bzw. das IT-Personal
- Weiterführung der Messkampagnen mit der mobilen Messstation und Ausarbeitung eines Rotationsplanes für 2017
- Regelmässige Wartung der Lärmmessstationen gemäss den Empfehlungen der französischen Kontrollbehörde ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires)
- Erneuerung der Stromversorgung (Brennstoffzelle) der mobilen Messstation

Restrictions à l'EuroAirport

Einschränkungen des Flugbetriebes am EuroAirport

				Période de nuit / Nacht																	
Heure locale / Lokalzeit				20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Chapitre 2 OACI ¹ / Kapitel 2 ICAO ¹				Toute la journée - Den ganzen Tag																	
Chapitre 3 OACI et suivants Kapitel 3 ICAO und darauffolgende Kapitel	Vols réguliers Linienflüge	Décollages Starts																			
		Atterissages ² Landungen ²																			
	Vols charters Charterflüge	Décollages Starts																			
		Atterissages Landungen																			
Chapitre 3 OACI marge cumulée < 10 EPNdB ³ Kapitel 3 ICAO Total Margin < 10 EPNdB ³																					
Chapitre 3 OACI ≥ 97 EPNdB ⁴ Kapitel 3 ICAO ≥ 97 EPNdB ⁴					Dimanches et jours fériés communs français et suisses avant 09h00 et après 22h00 An Sonntagen und gemeinsamen französisch-schweizerischen Feiertagen vor 09h00 und nach 22h00																
Aviation Générale / Allgemeine Luftfahrt																					
Vols d'entraînement ⁵ / Trainingsflüge ⁵					Dimanches et jours fériés 00h00-24h00 - Samedi 12h00-24h00 Sonn- und feiertags 00h00-24h00 - Samstags 12h00-24h00																
Essais moteurs en dehors du Silencer ⁶ Triebwerkstests ausserhalb des Silencers ⁶					Dimanches 00h00-24h00 Sonntags 00h00-24h00																
Déplacement de l'avion du hangar vers son point de stationnement Verschieben des Flugzeuges vom Hangar zur Parkposition					Usage du tracteur obligatoire Nur mit Schleppfahrzeug erlaubt																
Powerback / Powerback																					
Départs directs ⁷ / Direktstarts ⁷																					

Plages d'interdiction des dispositions de l'arrêté ministériel / AIP France
Sperzeiten gemäss Ministerialerlass / AIP France

Plages d'interdiction des mesures de restrictions complémentaires de l'EuroAirport
Zusätzliche Einschränkungen des EuroAirport

- Classification en chapitres acoustiques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Le chapitre 2 regroupe les avions les plus bruyants. Ces avions sont interdits au décollage ainsi qu'à l'atterrissage de jour comme de nuit à l'EuroAirport sauf dérogation exceptionnelle accordée par les autorités de l'Aviation Civile.
- Vols non planifiés (sauf cas d'urgence).
- La marge cumulée est calculée à partir des niveaux de bruit certifiés pour chaque avion. Un avion avec une marge cumulée < 10 EPNdB compte parmi les avions les plus bruyants du chapitre 3.
- Cette restriction concerne tous les avions dont le certificat de bruit précise une valeur supérieure ou égale à 97 EPNdB au point dit de survol lors des décollages et au point dit d'approche pour les atterrissages.
- Sont soumis à l'autorisation préalable du chef de quart de la tour de contrôle. Sont concernés : tous les vols d'entraînements en IFR ainsi que tous les vols d'entraînement VFR dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 tonnes.
- Les essais moteurs des avions au sol sont réglementés pour des raisons de sécurité d'exploitation. Ils doivent être effectués à l'intérieur de l'enceinte du «Silencer» (réducteur de bruit) la nuit ainsi que le dimanche.
- Départs directs vers le sud (via SID HOC 6Y et BASUD 6Y).

- Klassifikation in Lärmklassen durch die internationale Organisation der Zivilluftfahrt ICAO. Das „Kapitel 2“ umfasst ältere, lärmintensivere Flugzeuge. Diese Flugzeuge haben nachts und tagsüber Start- und Landeverbot, abgesehen von Ausnahmegewilligungen, welche durch die Zivilluftfahrtbehörde erteilt werden.
- Nicht geplante Flüge (ausser Notfälle).
- Die Total Margin wird anhand der für jedes einzelne Flugzeug zertifizierten Lärmwerte berechnet. Flugzeuge mit einer Total Margin < 10 EPNdB zählen zu den lautesten Flugzeugen des Kapitels 3.
- Die Einschränkung gilt für alle Flugzeuge, deren Lärmzertifikat einen Überflugwert (relevant für Starts) bzw. einen Anflugwert (relevant für Landungen) von 97 EPNdB oder mehr aufweist.
- Das Einholen einer Bewilligung vom Dienstchef Flugsicherung ist erforderlich. Diese Einschränkung betrifft alle IFR-Trainingsflüge sowie VFR-Trainingsflüge mit mehr als 5,7 Tonnen maximalem Startgewicht.
- Triebwerkstests im Standlauf sind für die Betriebssicherheit vorgeschrieben. Nachts und am Sonntag dürfen sie nur innerhalb des „Silencers“ (Lärmschutzhangar) durchgeführt werden.
- Direktstarts nach Süden (via SID HOC 6Y und BASUD 6Y).

Toute la longueur de piste disponible doit être utilisée pour les décollages en piste 15 entre 22h00 et 07h00, c.-à-d. l'avion doit décoller depuis le seuil de piste.

Trafic non concerné par les restrictions : vols d'état, vols humanitaires, vols sanitaires et cas d'urgence.

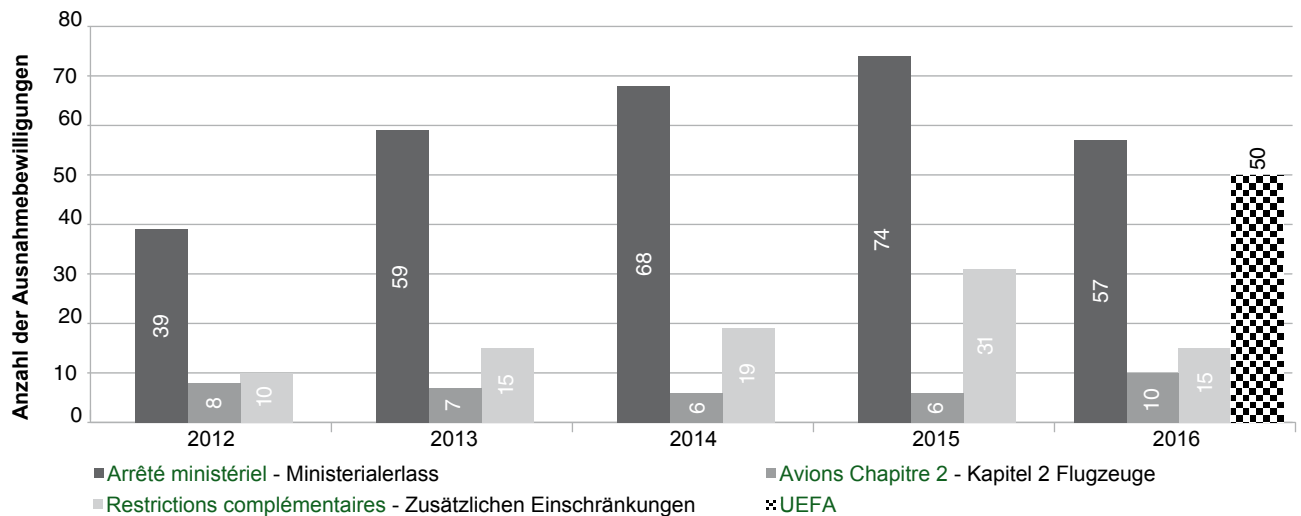
L'arrêté ministériel ainsi que des extraits de l'AIP France sont consultables sur notre site internet.

Bei Starts auf Piste 15 muss zwischen 22h00 und 07h00 die gesamte verfügbare Pistenlänge genutzt werden, d.h. der Startvorgang muss am Pistenanfang beginnen.

Den vorstehenden Beschränkungen sind nicht unterworfen: Staatsluftfahrzeuge, Humanitärflüge, Such- und Rettungsflüge und Notfälle.

Den Ministerialerlass sowie die wichtigsten Auszüge aus dem AIP France können Sie auf unserer Internetseite einsehen.

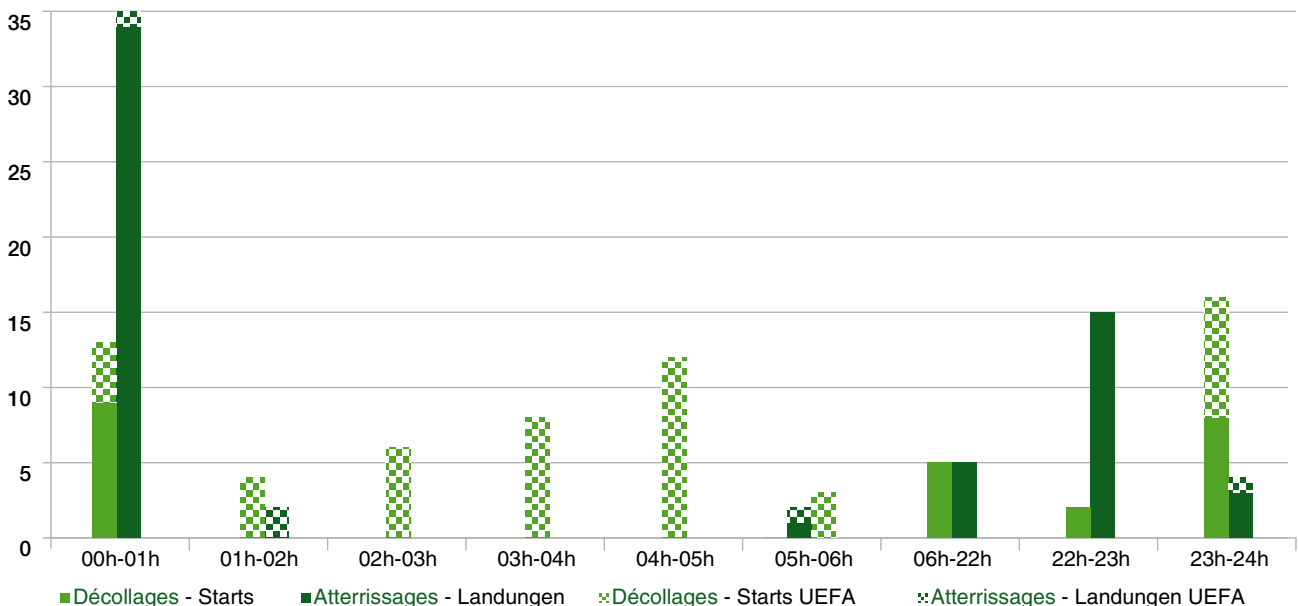
Dérogations accordées et utilisées par an Erteilte und benutzte Ausnahmegewilligungen pro Jahr



Le préfet du Haut-Rhin a émis un avis favorable à la dérogation aux interdictions de vol de nuit pendant la nuit du 18 au 19 mai, dans le cadre de la finale de l'UEFA Europa League, qui s'est déroulée à Bâle. 50 vols ont bénéficié de cette mesure.

Der Präfekt des Departements Haut-Rhin hatte im Rahmen des UEFA Europa League Endspiels in Basel eine Ausnahmegewilligung zur Aufhebung des Nachtflugverbots in der Nacht vom 18. auf den 19. Mai 2016 erteilt, von der 50 Flüge profitierten.

Dérogations accordées et utilisées par tranche horaire Erteilte und benutzte Ausnahmegewilligungen nach Uhrzeit



En 2016, les dérogations accordées de jour concernent principalement des avions du chapitre 2 dans le cadre des activités de maintenance. Les dérogations accordées de nuit dépendent de plusieurs facteurs : les conditions météorologiques, les retards dans la rotation et les mouvements liés à l'UEFA.

Die erteilten Ausnahmegewilligungen am Tag betreffen in erster Linie Kapitel 2-Flugzeuge im Rahmen von Wartungsaktivitäten. Diejenigen in der Nacht waren im Jahr 2016 von folgenden Faktoren abhängig: meteorologische Bedingungen, Verspätungen sowie Flüge im Rahmen des Endspiels der UEFA Europa League 2016.

Bilan des notifications d'infractions aux restrictions en vigueur à l'EuroAirport

Bilanz der Meldungen von Regelverstößen gegen die Einschränkungen des Flugbetriebes am EuroAirport

Date de l'événement Datum des Ereignisses	Compagnie Fluggesellschaft	Type d'avion Flugzeugtyp	Type de manquement Typ des Verstosses	Amende Geldstrafe	Nbre de réclamations Anzahl Beschwerden
30/12/2016	En cours d'instruction - In Bearbeitung				0
27/12/2016					0
15/12/2016					0
03/11/2016					0
05/10/2016					0
07/08/2016					0
26/07/2016					0
11/07/2016					0
02/07/2016					0
23/06/2016					0
17/06/2016					0
16/06/2016					0
16/06/2016					0
06/06/2016					0
01/06/2016					0
01/06/2016					0
26/05/2016					1
19/05/2016					0
19/05/2016					0
19/05/2016					0
08/05/2016					0
04/05/2016					0
01/05/2016					0
14/04/2016					0
14/04/2016					0
12/04/2016					0
12/04/2016					0
23/03/2016					0
22/03/2016					0
19/03/2016					1
07/03/2016					1
16/02/2016	BOYER & CO SAS	TBM7	G	3 000 €	1
23/01/2016	En cours d'instruction - In Bearbeitung				1
21/01/2016					0
14/01/2016					0

Type d'infraction - Typ des Verstosses

- A Atterrissage et décollage avions Chapitre 2 ICAO - Landung und Start der Flugzeuge des Kapitels 2 ICAO
- B Atterrissage entre 00h00 et 05h00 - Landung zwischen 00h00 und 05h00
- C Décollage entre 00h00 et 06h00 - Start zwischen 00h00 und 06h00
- D Atterrissage et décollage aéronefs Chapitre 3 ICAO les plus bruyants - Landung und Start der lärmigsten Flugzeuge des Kapitels 3 ICAO
- E Atterrissage et décollage vol aviation générale entre 22h00 et 00h00
Landung und Start der Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt zwischen 22h00 und 00h00
- F Essais moteurs en dehors du Silencer - Triebwerkstests ausserhalb des Silencers
- G Non respect en régime de vol IFR de procédure particulière de décollage et de montée initiale (S.I.D.)
Verstoss gegen die Standard-Prozeduren SID bei IFR-Flugbewegungen
- H Non respect en régime de vol IFR de la procédure d'atterrissage à vue en piste 15
Verstoss gegen das Sichtanflugverfahren auf Piste 15 bei IFR-Flugbewegungen

Toute infraction identifiée est notifiée à la compagnie concernée par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), les sanctions éventuelles étant prononcées par l'ACNUSA. Vous pouvez trouver de plus amples informations sur le site internet : www.acnusa.fr

Die erkannten Verstösse werden durch die französische Flugsicherungsbehörde DGAC der betroffenen Fluggesellschaft mitgeteilt. Eventuelle Sanktionen werden von der französischen Behörde ACNUSA ausgesprochen. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der Internet-Seite www.acnusa.fr

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) Plan zur Lärmbekämpfung in der Umgebung des Flughafens Basel-Mulhouse (PPBE)

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des actions réalisées en 2016.

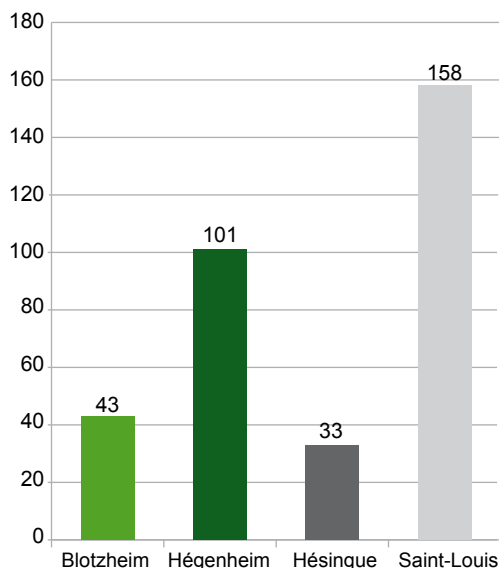
Die untenstehende Tabelle bietet eine Übersicht über die im Jahr 2016 umgesetzten Massnahmen.

Action prévue Vorgesehene Massnahme	Organisme concerné Zuständiges Organ	Etat d'avancement Stand der Arbeiten
Poursuite de l'isolation des logements Fortsetzung der Lärmschutzmassnahmen an Gebäuden	EuroAirport	En cours Laufend
Visualisation des trajectoires sur internet Visualisierung der Flugspuren im Internet	EuroAirport DGAC	Elaboration d'un protocole entre la DSNA et l'UAF concernant la mise à disposition des données radar. Zurzeit wird durch die französische Flugsicherung DSNA und die UAF (Union des Aéroports français) ein Protokoll zur Bereitstellung der Radarspuren erarbeitet.

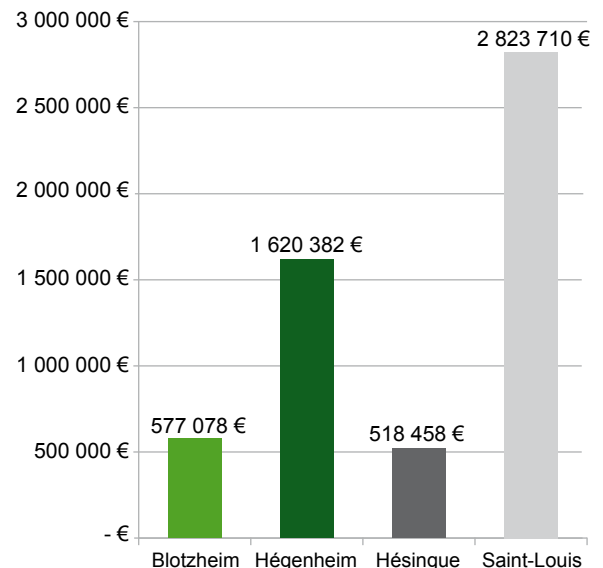
Aides à l'insonorisation - Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR)

Beiträge zu Lärmschutzmassnahmen - Konsultative Kommission für die Finanzhilfen zugunsten der Anwohner

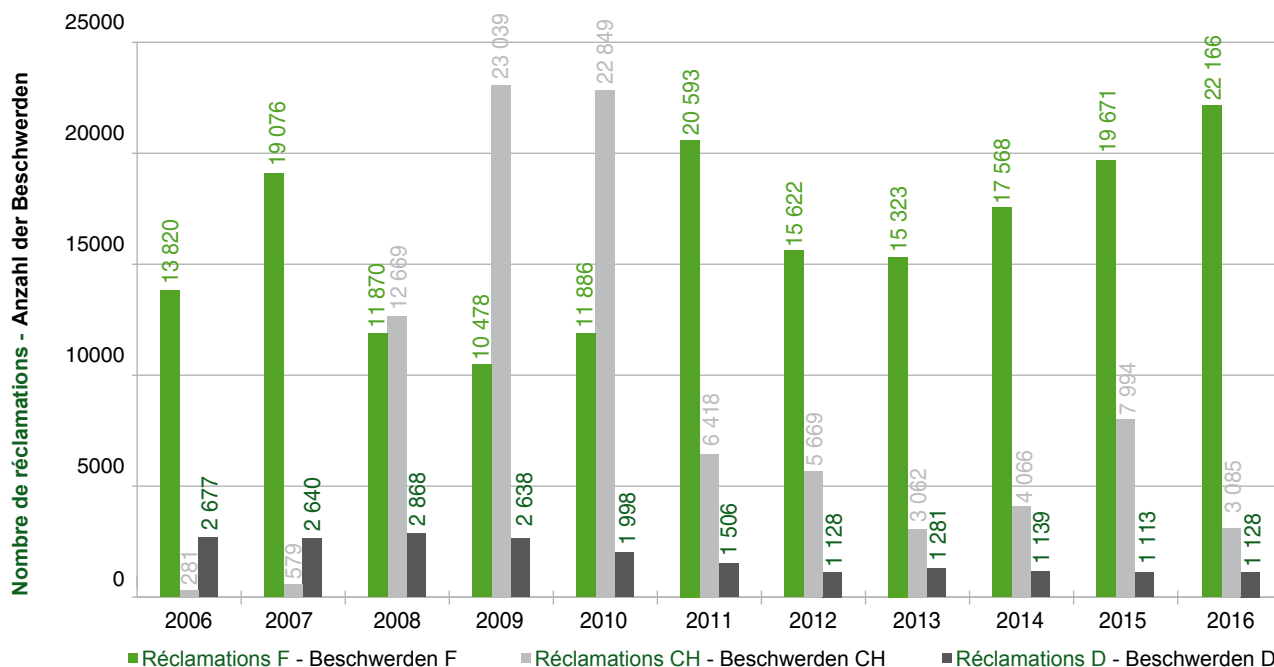
Nombre de dossiers pris en compte pour traitement
jusqu'à fin 2016 (travaux achevés)
Anzahl Dossiers mit Auszahlung bis Ende 2016
(abgeschlossene Arbeiten)



Total paiements (€) jusqu'à fin 2016 (travaux achevés)
Gesamtbeiträge (€) bis Ende 2016
(abgeschlossene Arbeiten)



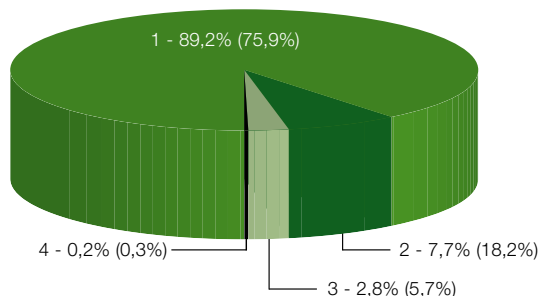
Réclamations par pays Beschwerden pro Land



Le nombre total des réclamations a légèrement diminué en 2016, ce qui peut être expliqué par la diminution du taux d'atterrissage ILS 33 et la poursuite des actions de communication envers les parties prenantes.

Die Gesamtanzahl der Beschwerden hat in 2016 leicht abgenommen, was mit einer tieferen ILS 33-Landequote und der Weiterführung von Kommunikationsmassnahmen und Aktionen zur Information aller Beteiligten erklärt werden kann.

Cause des réclamations Beschwerdeursachen



- 1 Passage trop bruyant/trop bas
- 2 Atterrissage par le Sud (ILS 33)
- 3 Vol de nuit (trafic 22h-6h)
- 4 Procédure, trajectoire (général), mouvement fret, départ direct vers le sud, essais moteurs, réclamation générale (non spécifique et anonyme), décollage ELBEG, hélicoptère dont REGA

- 1 Zu tief/zu lauter Überflug
- 2 Südlandungen (ILS 33)
- 3 Nachtflug (Verkehr zwischen 22h-6h)
- 4 Allgemeine Flugverfahren, Flugrouten, Frachtflug, Direktstart nach Süden, Triebwerktest, Allgemeine Reklamationen (nicht spezifisch und anonym), Start ELBEG, Hubschrauber darunter REGA

(Chiffres de l'année précédente entre parenthèses) (Vorjahreszahlen in Klammern)

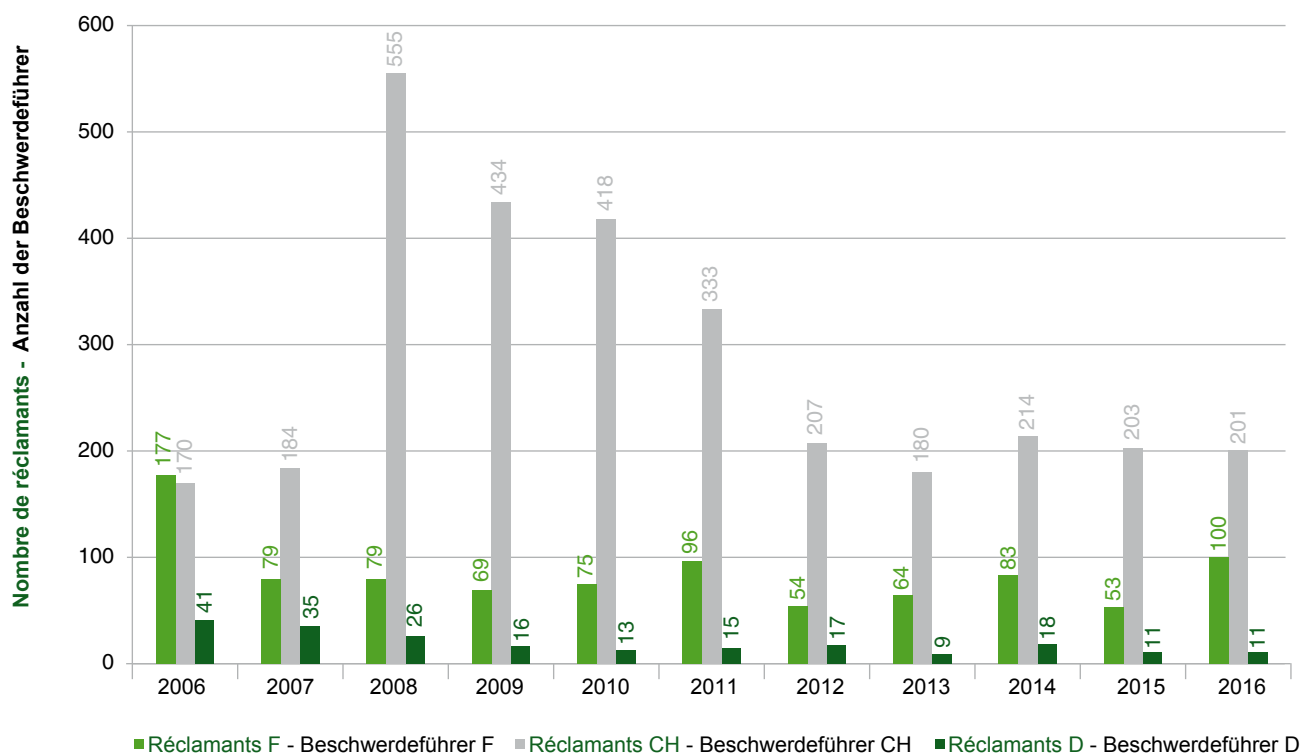
Méthode de comptage des réclamations

Tout courrier arrivant (lettre, fax ou email) et tout appel téléphonique est comptabilisé comme une réclamation indépendamment du nombre d'événements qu'il contient. Il n'est pas comptabilisé de réclamation lorsqu'un riverain prend contact avec l'EuroAirport une seconde fois pour la même réclamation. Toute réclamation non identifiée (nom du réclamant et/ou lieu d'habitation) est classée sous la rubrique «anonyme».

Zählweise der Beschwerden

Alle eingehende Post (Brief, Fax oder Mail) und jeder Anruf wird unabhängig von der Anzahl der darin erwähnten Ereignisse als eine einzige Beschwerde registriert. Beschwerden werden nur einmal verbucht, auch wenn der Anwohner mehrmals in gleicher Sache Kontakt mit dem EuroAirport aufnimmt. Nicht identifizierte Beschwerden (Namen und/oder Wohnort) werden unter der Kategorie „Anonyme“ registriert.

Réclamants par pays Beschwerdeführer pro Land



Communes avec 5 ou plus de 5 réclamants Gemeinden mit 5 oder mehr als 5 Beschwerdeführern

Commune Gemeinde	Nombre de réclamants Anzahl Beschwerdeführer	Nombre de réclamations Anzahl Beschwerden	% réclamations standards* % Standardbeschwerden*
Basel	57	1 917	96,9%
Allschwil	41	269	80,7%
Binningen	33	341	90,0%
Hégenheim	26	188	78,7%
Hésingue	14	15	0,0%
Reinach	12	345	93,3%
Saint-Louis	9	12	16,7%
Buschwiller	8	21 827	99,9%
Bottmingen	5	6	50,0%
Wentzwiller	5	7	14,3%
Restant/Übrige	74	1 455	38,6%
TOTAL	284	26 382	95,6%

* Est considérée comme réclamation standard tout courriel standard utilisé à répétition ou toute réclamation générée automatiquement via un site internet (aussi appelée réclamation clic).

* Unter Standardbeschwerde wird ein mehrfach verwendetes Standard-Email oder eine mittels Webseite generierte Beschwerde (sog. Click-Beschwerde) verstanden.



Qualité de l'Air Luftqualität

L'Aéroport s'engage tous les cinq ans à réaliser des études sur la qualité de l'air du site aéroportuaire selon les recommandations de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA). Ainsi, deux campagnes de mesure de la qualité de l'air sur le site aéroportuaire et dans les communes avoisinantes ont été menées en hiver et en été 2016.

La carte ci-dessous représente la concentration annuelle de dioxyde d'azote (NO_2) pour l'année 2016 (basée sur les valeurs mesurées pendant les deux campagnes de mesure).

L'objectif principal de ces campagnes était d'évaluer les niveaux de pollution atmosphérique du site. Les niveaux mesurés ont été comparés aux valeurs limites et objectifs de qualité de l'air. L'évolution des niveaux de concentration depuis les premières campagnes menées en 2005 a aussi été suivie.

Globalement, les valeurs mesurées n'indiquent pas de changements significatifs de la qualité de l'air par rapport aux campagnes précédentes. Elles montrent également l'influence du trafic routier sur les niveaux de pollution de fond. Les mesures réalisées dans la zone d'activité de maintenance d'avion, située au sud-ouest de la plate-forme n'ont pas mis en évidence d'influence locale liée aux activités de cette zone : les concentrations sont équivalentes aux teneurs enregistrées en fond urbain comme à Mulhouse.

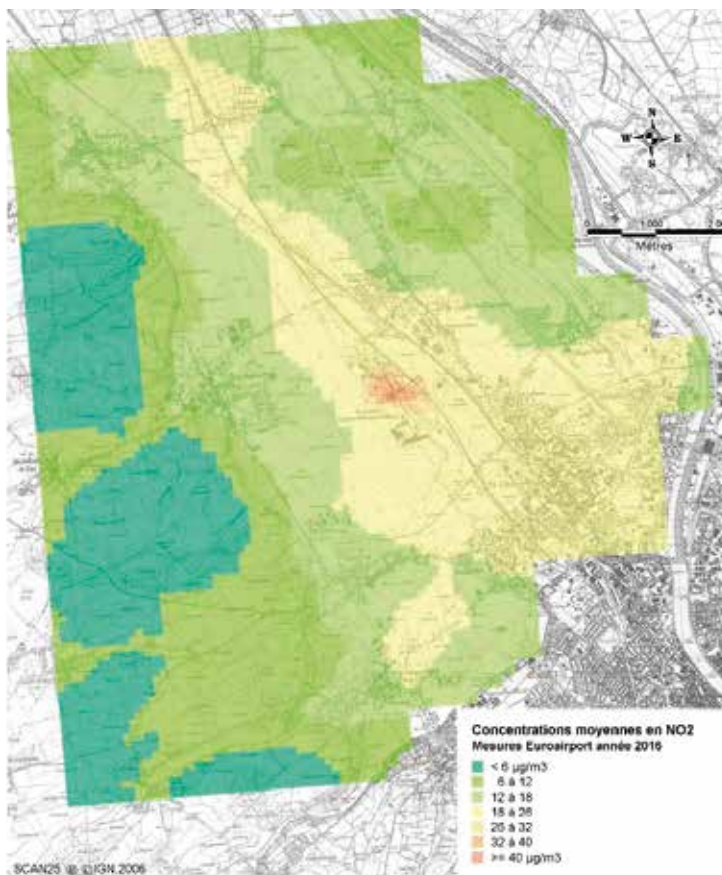
Les rapports complets des campagnes sont disponibles sur le site internet de l'EuroAirport et sur le site ATMO-Alsace.

Der Flughafen lässt alle fünf Jahre Studien zur Luftqualität auf dem Flughafengelände durchführen, gemäss den Empfehlungen der französischen Kontrollbehörde ACNUSA. So wurden im Jahr 2016 erneut zwei Messkampagnen zur Luftqualität auf dem Flughafenareal und in den umliegenden Gemeinden durchgeführt, eine im Winter und eine im Sommer.

Die untenstehende Karte zeigt die Stickstoffdioxidkonzentration (NO_2) im Jahr 2016 (basierend auf den während den beiden Messkampagnen ermittelten Werten).

Das Hauptziel der beiden Kampagnen war es, den Grad der Luftverschmutzung auf dem Flughafengelände zu messen. Ausserdem wurde die Entwicklung der Schadstoffkonzentrationen am und rund um den Flughafen seit den ersten im Jahr 2005 durchgeführten Messkampagnen untersucht. Alles in allem zeigen die gemessenen Werte im Vergleich zu früheren Messkampagnen keine bedeutenden Veränderungen der Luftqualität auf. Erkennbar ist der Einfluss des Strassenverkehrs auf die Schadstoffbelastung. Die Messungen, welche in der Flugzeugwartungszone im Südwesten des Flughafengeländes durchgeführt wurden, haben keine lokalen Auswirkungen der Aktivitäten dieser Zone aufgezeigt: Die dortigen Schadstoffkonzentrationen sind mit denen eines urbanen Raums wie Mulhouse zu vergleichen.

Die vollständigen Berichte können auf den Internetseiten des EuroAirport und der ATMO-Alsace eingesehen werden.



Actions Massnahmen

- Réalisation de deux campagnes de mesure
Durchführung der beiden Messkampagnen
- Inventaire des émissions : lancement de l'étude
Emissionsinventar: Lancierung der Studie
- Distribution de carburants véhicules (station-service) :
équipée d'un récupérateur de vapeur
Einbau eines Gasrückführsystems bei der Tankstelle auf dem Flughafengelände

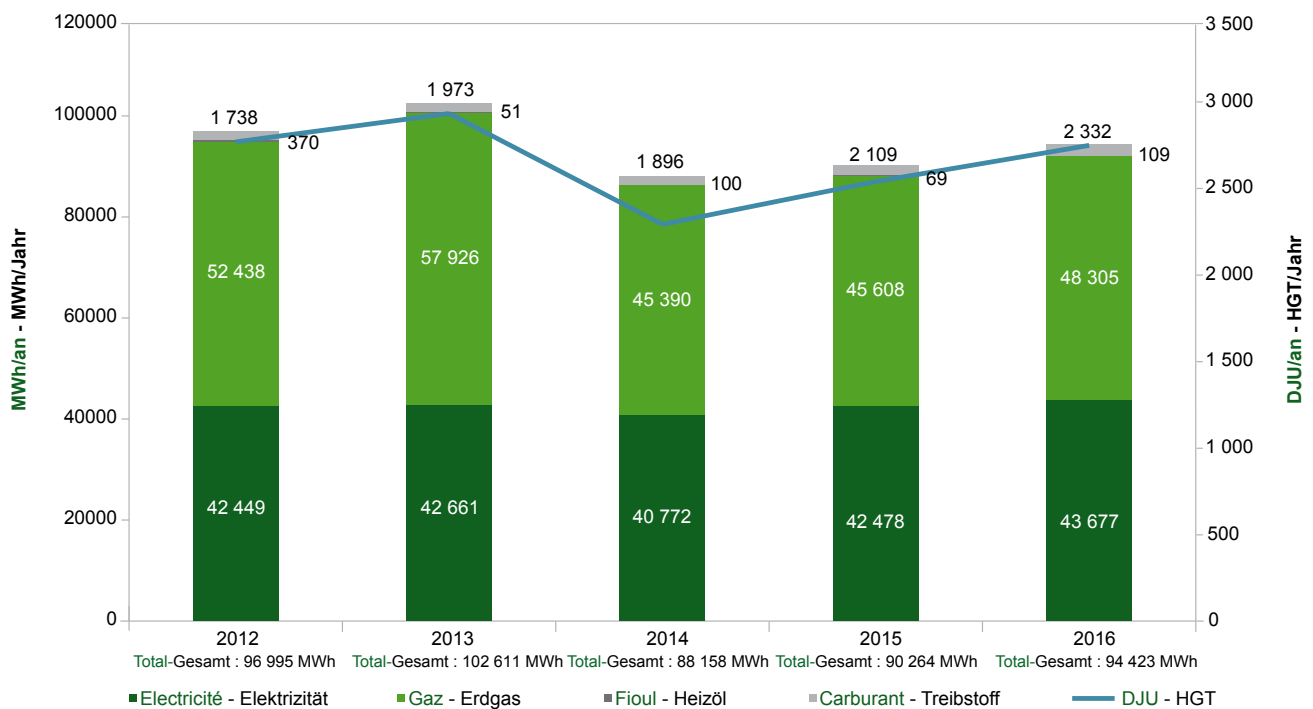
Gestion des énergies Energieverbrauch

La consommation énergétique de la plate-forme regroupe l'utilisation de quatre types d'énergies différentes : l'électricité, le gaz, le fioul et le carburant. Sont représentées au travers du graphique suivant les consommations des énergies fournies et distribuées par la Direction de l'Aéroport. L'avitaillement est exclu.

La consommation d'énergie a augmenté. Ce phénomène s'explique notamment par la rigueur climatique et la poursuite de l'évolution du bâti de la plate-forme et des équipements associés.

Die am Flughafen benötigte Energie wird durch vier verschiedene Energieträger bereitgestellt: Elektrizität, Erdgas, Heizöl und Treibstoff. Die Grafik zeigt den Verbrauch der von der Flughafendirektion bereitgestellten und verteilten Energiearten. Die Flugzeugbetankung ist hierin nicht enthalten.

Die Zunahme des Energieverbrauchs ist durch die kälteren Temperaturen und verschiedene Bautätigkeiten auf dem Flughafengelände zu erklären.



L'ensemble des valeurs relatives au gaz et aux carburants a été revu en raison d'une adaptation de la méthode de calcul. Infolge einer Anpassung der Berechnungsmethode mussten alle Erdgas- und Treibstoffverbrauchsdaten überarbeitet werden.

Actions Massnahmen

- Ajout de compteurs pour mieux piloter les installations
Installation von zusätzlichen Energiezählern zur optimierten Steuerung der Anlagen
- Optimisation des systèmes d'éclairage avec la mise en place de LEDs au niveau des nouveaux parkings, de la route douanière et du balisage aéronautique
Optimierung der Beleuchtungssysteme durch die Umrüstung auf LED sowohl auf den neuen Parkplätzen als auch auf der Zollstrasse und bei den Flughafen-Befeuerungsanlagen.
- Installation de panneaux d'information des parkings (téléjalonnement) à LED
Installation von LED-Informationstafeln für die Parkplätze und Parkhäuser (Parkleitsystem)
- Tri-bagages : choix de moteurs trieurs plus performants énergétiquement
Einsatz von energieeffizienteren Motoren in der neuen Gepäcksortieranlage
- Poursuite de l'optimisation de la gestion technique centralisée des installations de chauffage, ventilation et climatisation
Fortlaufende Optimierung des zentralen Gebäudeleitsystems für die Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage

Production d'énergie : Energieproduktion:

- Cogénération : environ 4 200 MWh d'électricité et environ 6 900 MWh de chaleur valorisable
Wärmeerkopplung: ca. 4 200 MWh Elektrizität und ca. 6 900 MWh verwertbare Wärme
- Photovoltaïque : environ 34 MWh d'électricité
Photovoltaik: ca. 34 MWh Elektrizität

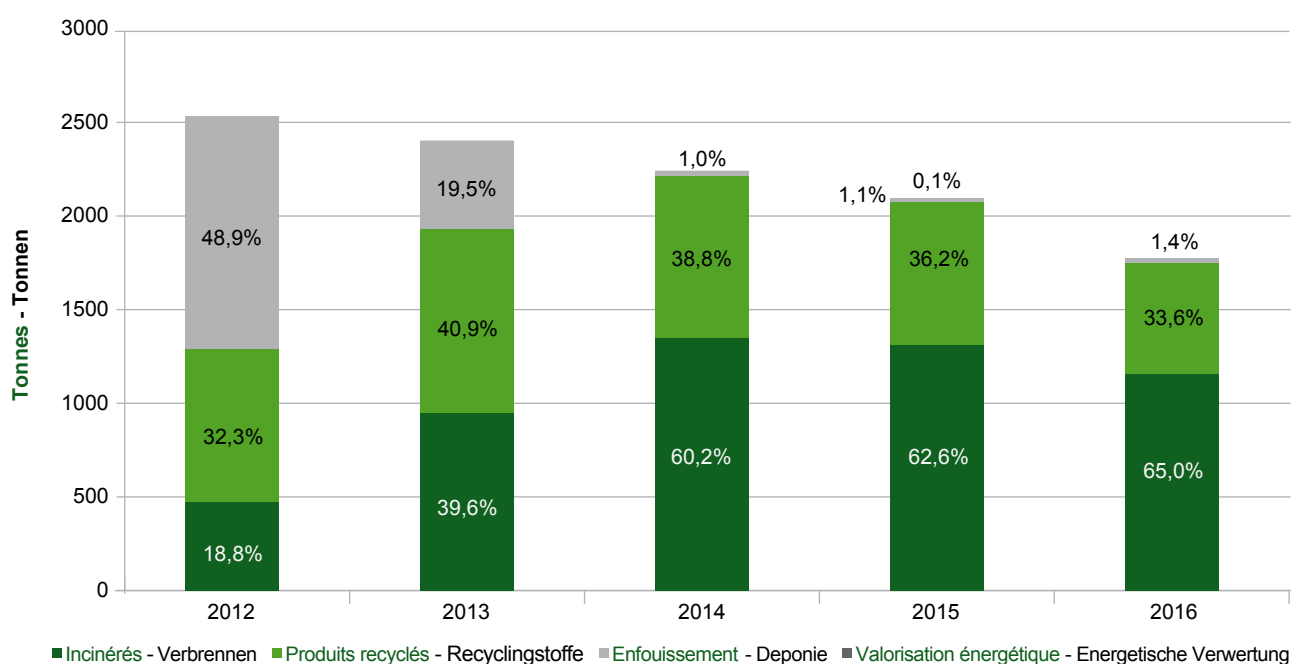
Gestion des déchets Abfallmanagement

Le graphique montre l'évolution des quantités de déchets produits sur la plate-forme et gérés par l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Les directives données pour l'élimination des déchets portent leurs fruits : les déchets incinérés augmentent, les déchets enfouis sont en recul. En 2015, une nouvelle catégorie a fait son apparition à l'aéroport : la valorisation énergétique. Cette filière utilise directement les déchets en les substituant pour partie aux combustibles fossiles dans certains process.

Le deuxième graphique ci-dessous montre la répartition des différents types de déchets recyclés.

Die obere Grafik zeigt die Entwicklung der auf dem Flughafen anfallenden und entsorgten Abfallmengen. Die Zahlen zeigen, dass die angepassten Richtlinien für die Abfallentsorgung Früchte tragen: Der Anteil des Abfalls, der verbrannt wird, ist angestiegen, der Deponieanteil zurückgegangen. Im Jahr 2015 ist am EuroAirport eine neue Kategorie hinzugekommen: die energetische Verwertung. Hierbei werden Abfälle mit hohem Heizwert als Ersatz für herkömmliche Energieträger zur Strom- und Wärmeerzeugung eingesetzt.

In der unteren Grafik ist die Zusammensetzung der Recyclingstoffe dargestellt.

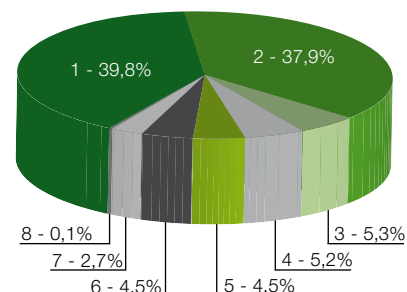


Actions

- Déchets de chantier : poursuite des actions et amélioration du logiciel de collecte des données
- Tri-déchets ludiques : précision des besoins et recherche de prestataires
- Acquisition d'une presse à films plastiques
- Réemploi du mobilier de bureau collecté sur le site de l'Aéroport via une association

Massnahmen

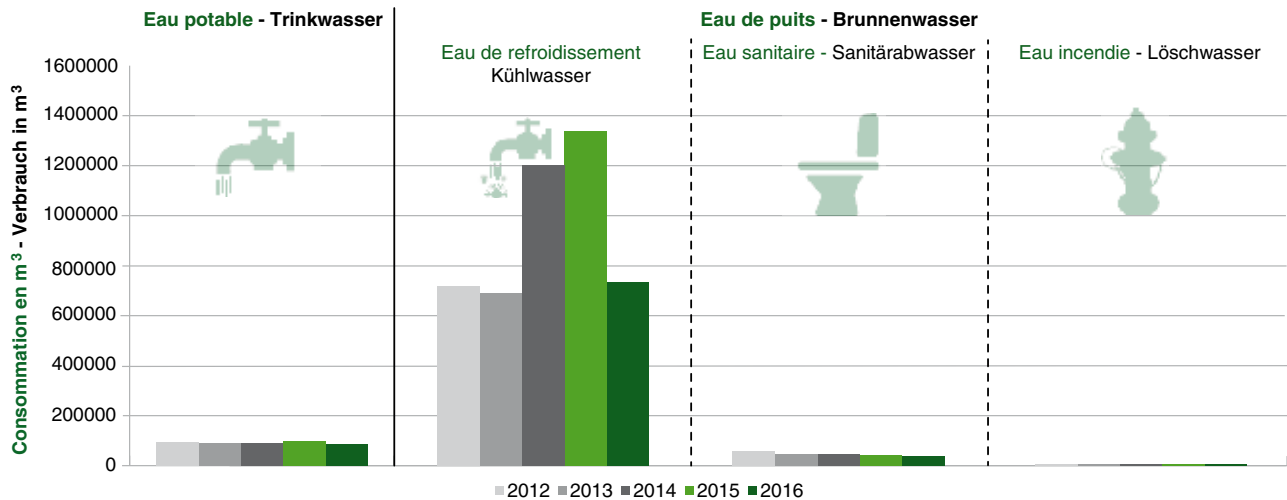
- Bauabfälle: Weiterführung der Massnahmen des Vorjahres und Verbesserung der Software zur Datenerfassung
- Spielerisch Abfall trennen: Ermittlung der Bedürfnisse am Flughafen und Suche nach Anbietern von entsprechenden Automaten
- Anschaffung einer Presse für Kunststofffolien
- Weitergabe der auf dem Flughafengelände ausgemusterten Büromöbel an eine Vereinigung



Nature / Kategorie

- 1 - Papier/carton - Papier/Karton
- 2 - Bois - Holz
- 3 - Verre - Glas
- 4 - Déchets de balayeuse - Kehricht
- 5 - Métal - Metall
- 6 - Déchets verts - Grünabfälle
- 7 - Plastique - Plastik
- 8 - Piles - Batterien

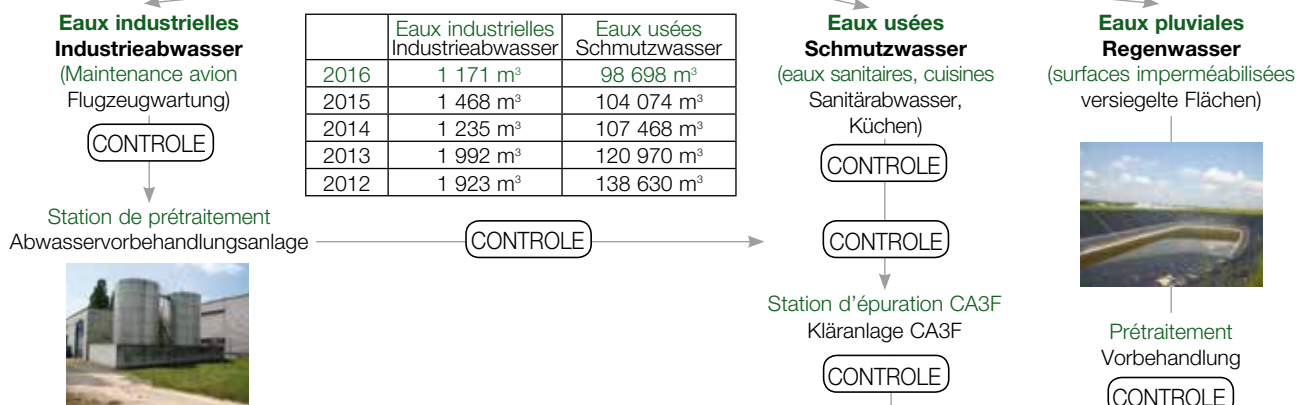
Gestion des eaux Wasserbewirtschaftung



La consommation globale d'eau a diminué en 2016, notamment en raison d'une diminution de la consommation d'eau de refroidissement, liée à des conditions climatiques favorables.

Der Wasserverbrauch hat 2016 insgesamt abgenommen, was vor allem auf eine Verringerung des Kühlwasserverbrauchs infolge günstiger Witterungsbedingungen zurückzuführen ist.

Traitement des eaux Abwasserbehandlung



Actions Massnahmen

- Poursuite de la réalisation d'un dossier d'autorisation dans le cadre de la loi sur l'eau
Weiterarbeit an der Erstellung eines Zulassungsdossiers im Rahmen des Wassergesetzes
- Optimisation du freecooling
Optimierung des „free coolings“ (Kühlung eines Raums ohne nennenswerten Aufwand an Betriebsenergie)
- Poursuite des actions de maintenance préventive et curative (recherche de fuites, suivi des compteurs, inspection des réseaux, curage et entretien des sanitaires plus soutenus, amélioration du traitement du calcaire grâce aux hydroflows, etc...)
Weiterführung der präventiven Instandhaltungsmassnahmen (Suche nach Leckstellen, Überwachung der Zähler, Inspektion des Kanalisationsnetzes, häufigere Wartung der Sanitäranlagen, verbesserter Schutz vor Kalkablagerungen dank Einsatz der Hydroflow-Technologie etc.)

- Rejet en milieu naturel
Rückführung in den Naturkreislauf
- Contrôle de la qualité de la nappe phréatique par un réseau de 25 piézomètres
Kontrolle der Grundwasserqualität mit einem Netz von 25 Piezometern



L'EuroAirport et sa biodiversité

L'EuroAirport abrite une biodiversité importante sans pour autant être une réserve naturelle. Si le concept peut surprendre, les chiffres sont pourtant là : 112 espèces d'insectes, 6 espèces d'amphibiens, 9 espèces de chauve-souris, 59 espèces d'oiseaux et 259 espèces végétales ont été recensées à ce jour sur le site aéroportuaire.

L'EuroAirport apparaît donc comme un bel exemple de la compatibilité entre une activité économique intense, en plein essor et en mutation constante, et la préservation d'une diversité locale précieuse.

Ce résultat n'est pas le fruit du hasard, mais d'une volonté assumée d'agir pour la préservation de la biodiversité.

C'est dans ce contexte que l'EuroAirport a demandé une double-labellisation de son site par les associations « Nature & Economie », active en Suisse et son émanation en Alsace « Biodiversité pour tous ».

Ces deux associations peuvent décerner un label de qualité aux participants qui se distinguent par une gestion de leurs espaces en accord avec la nature, et par la contribution qu'ils apportent à la protection de la biodiversité. L'obtention de ces labels de qualité est basée sur une analyse documentaire préalable, suivie d'un audit terrain et tenant compte de critères de préservation de la biodiversité définis par ces associations.

Les points forts suivants ont été mis en avant suite à la visite sur site de l'association « Biodiversité pour tous », le 10 novembre 2016 :

- la volonté de prise en compte de la biodiversité de la part de l'aéroport et sa concrétisation sur le terrain,
- la présence de plus de 30% d'espaces naturels,
- la plantation de végétaux majoritairement endémiques,
- et la grande richesse d'espèces faunistiques et floristiques présentes sur le site.



En parallèle, l'association « Biodiversité pour tous » et l'EuroAirport ont défini ensemble des pistes d'améliorations à mettre en œuvre, telles que :

- la création d'aménagements pour la faune sauvage à ce jour inexistants dans la mesure où ceux-ci ne sont pas incompatibles avec la gestion du péril animalier,
- la poursuite des investigations et le déploiement d'alternatives aux pesticides pour tendre vers la suppression ou la réduction drastique des biocides et engrais sur le site,
- et la mise en œuvre, dès que cela sera possible dans le cadre des aménagements futurs ou des réaménagements, d'espaces de stationnement perméables et de voies de circulation et de voies piétonnes poreuses.

Sur la base de l'audit terrain et des actions mentionnées ci-avant, l'association « Biodiversité pour Tous » a décidé de décerner son label de qualité à l'EuroAirport.

Ce dernier est valable pour une période de 3 ans ; un contrôle intermédiaire étant réalisé après un an.

Le processus de labellisation du site par la fondation « Nature & Economie » est en cours : l'audit terrain a été réalisé en avril 2017.

Biologische Vielfalt am EuroAirport

Obschon es sich beim Flughafengelände nicht um ein Naturschutzgebiet handelt, beherbergt der EuroAirport eine bedeutende biologische Vielfalt. Dies mag überraschen, doch die Zahlen sprechen für sich: 112 Insekten-, 6 Amphibien-, 9 Fledermaus-, 59 Vogel- und 259 Pflanzenarten sind bis heute auf dem Flughafengelände gezählt worden.

Der EuroAirport ist daher ein gutes Beispiel für die Vereinbarkeit von intensiver wirtschaftlicher Aktivität, rasch wachsend und in stetigem Wandel begriffen, und der Erhaltung einer wertvollen lokalen Biodiversität. Dieses Ergebnis kam nicht zufällig zustande, sondern ist vielmehr die Frucht ständiger Bemühungen zum Schutz der biologischen Vielfalt.

Vor diesem Hintergrund hat der EuroAirport die Zertifizierung des Flughafengeländes beantragt, zum einen bei der Schweizer Stiftung „Natur & Wirtschaft“ und zum anderen bei deren Pendant im Elsass, der französischen Vereinigung „Biodiversité pour tous“. Diese beiden Organisationen zeichnen Unternehmen, die ihr Firmenareal naturnah gestaltet haben und einen Beitrag zum Schutz der Biodiversität leisten, mit ihrem Qualitätslabel aus. Die Zertifizierungen sehen jeweils zunächst eine Antragsprüfung und darauf eine Begehung des Areals vor, um vor Ort eine Beurteilung nach vorgegebenen Kriterien vorzunehmen.

Anlässlich der Terrainbegehung durch „Biodiversité pour tous“ am 10. November 2016 wurden als wichtigste positive Ergebnisse die folgenden Punkte hervorgehoben:

- der Willen zum Schutz der Biodiversität durch den Flughafen und die konkrete Umsetzung auf dem Gelände;
- das Vorkommen von mehr als 30% Naturflächen;
- die Bepflanzung mit mehrheitlich endemischen Pflanzenarten und
- der grosse Reichtum an Tier- und Pflanzenarten auf dem Gelände.



Gleichzeitig definierten der EuroAirport und „Biodiversité pour tous“ folgende Punkte, die noch verbessert werden sollen:

- die Schaffung von Rückzugsmöglichkeiten für Wildtiere, sofern die Flugsicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird;
- die Suche nach und Verwendung von Alternativen zu Pestiziden, um so schrittweise eine Abschaffung oder zumindest drastische Reduzierung der Verwendung von Bioziden und Düngemitteln auf dem Gelände zu erreichen;
- die möglichst baldige Einrichtung von unversiegelten Parkflächen sowie Verkehrs- und Fussgängerwegen im Rahmen von künftigen Bautätigkeiten oder Sanierungen.

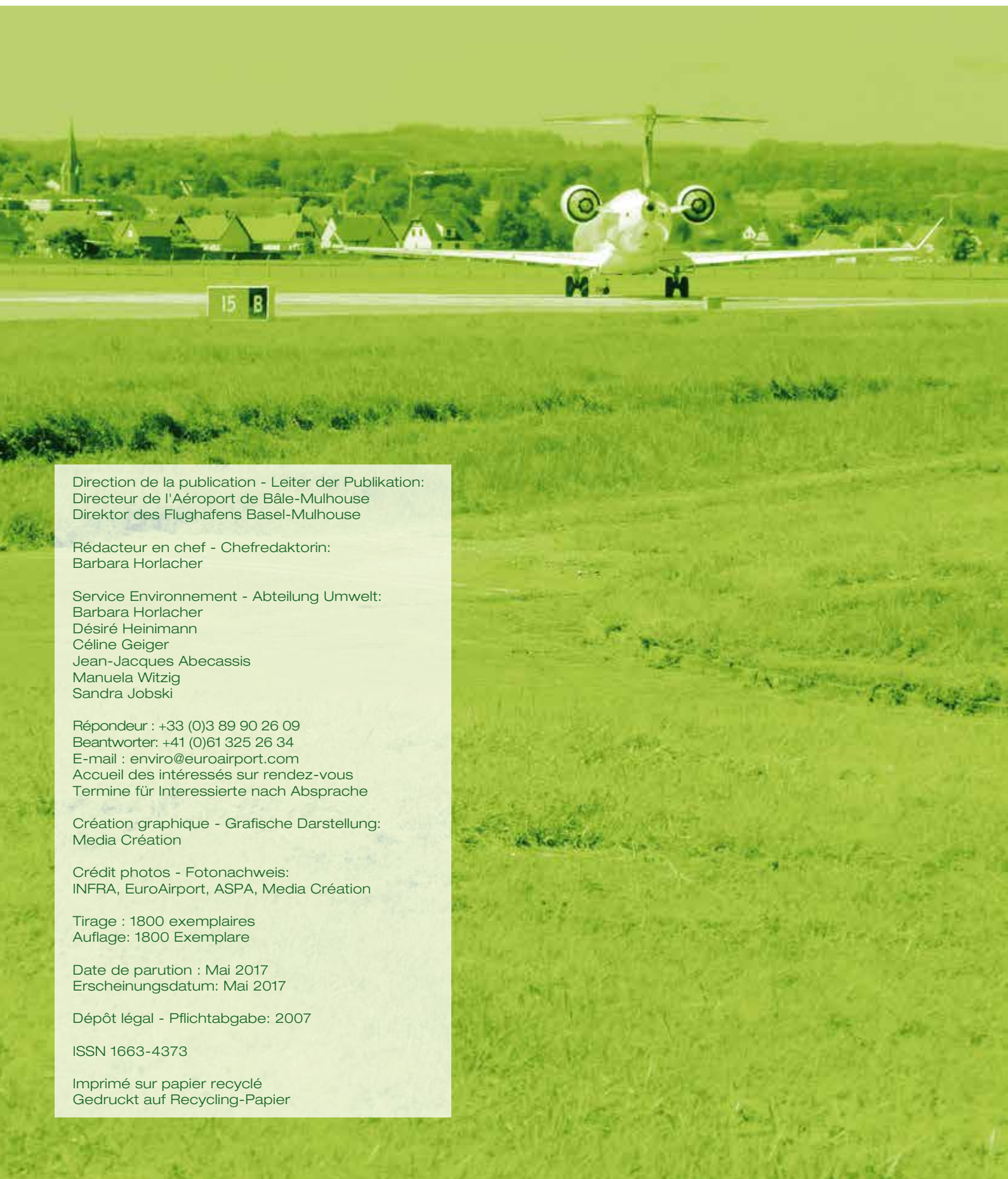
Gestützt auf die Ergebnisse der Terrainbegehung und oben erwähnte Massnahmen hat die Vereinigung „Biodiversité pour tous“ dem EuroAirport ihr Qualitätslabel verliehen.

Das Zertifikat ist 3 Jahre lang gültig, wobei nach einem Jahr eine Zwischenkontrolle erfolgt.

Der Prozess der Zertifizierung durch die Stiftung „Natur & Wirtschaft“ ist im Gange, die Arealbesichtigung wurde im April 2017 durchgeführt.

Flughafen Basel-Mulhouse
Postfach 142
CH-4030 Basel
Tél. +41 (0)61 325 31 11
Fax +41 (0)61 325 25 46

Aéroport de Bâle-Mulhouse
BP 60120
F-68304 Saint-Louis Cedex
Tél. +33 (0)3 89 90 31 11
Fax +33 (0)3 89 90 25 46



Direction de la publication - Leiter der Publikation:
Directeur de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse
Direktor des Flughafens Basel-Mulhouse

Rédacteur en chef - Chefredaktorin:
Barbara Horlacher

Service Environnement - Abteilung Umwelt:
Barbara Horlacher
Désiré Heinimann
Céline Geiger
Jean-Jacques Abecassis
Manuela Witzig
Sandra Jobski

Répondeur : +33 (0)3 89 90 26 09
Beantworter: +41 (0)61 325 26 34
E-mail : enviro@euroairport.com
Accueil des intéressés sur rendez-vous
Termine für Interessierte nach Absprache

Création graphique - Grafische Darstellung:
Media Création

Crédit photos - Fotonachweis:
INFRA, EuroAirport, ASPA, Media Création

Tirage : 1800 exemplaires
Auflage: 1800 Exemplare

Date de parution : Mai 2017
Erscheinungsdatum: Mai 2017

Dépôt légal - Pflichtabgabe: 2007

ISSN 1663-4373

Imprimé sur papier recyclé
Gedruckt auf Recycling-Papier