



Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

Saint-Louis, le 28 septembre 2018

à l'attention des membres de la CCE
et des communes inscrites dans le PEB

Demande de révision du PEB de Bâle-Mulhouse de 2004

Ce document expose les raisons pour lesquelles la révision du **Plan d'Exposition au Bruit (PEB)** est nécessaire. Il décrit le PEB du 25.10.2004 et le compare au **Plan de Gênes Sonores (PGS) du 15.12.2015**.

Introduction au PEB

Les éléments ci-après émanent de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires, ACNUSA. Un PEB anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

« Le PEB comprend une carte au 1/25000 où sont inscrites les zones de bruit futur. Les courbes sont calculées à partir d'hypothèse de trafic à court, moyen et long terme, qui tiennent compte des évolutions des infrastructures (nouvelle piste par exemple). Elles matérialisent les zones d'une gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains dans les 10 à 15 prochaines années.

Le PEB est un document opposable aux tiers qui s'impose au Plan local d'urbanisme (PLU) des communes. Il vise à organiser l'urbanisation proche des aérodromes en préservant l'activité aéroporutaire. Il permet d'éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit. Il est destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation dans les zones de bruit au voisinage des aéroports en limitant les droits à construire. »

Site Internet ACNUSA

« L'ACNUSA est, par principe, hostile au développement de l'urbanisation dans les PEB, qu'il s'agisse des zones de bruit fort (zones A et B) ou de celles de bruit modéré (zone C).

En effet, même lorsque le bruit est modéré (compris entre 55-57 et 62-65 dB Lden), certaines personnes ne peuvent le supporter.

De ce point de vue, l'interdiction de densifier l'habitat en zone C relève du principe de précaution le plus élémentaire.

Mais beaucoup d'élus refusent de voir le développement de leur commune paralysé et cherchent à faire venir de nouvelles populations sans véritablement se soucier de ces personnes ni du principe de précaution.

L'ACNUSA demande que des mesures soient prises pour freiner l'accroissement des populations résidentes en zone A, B ou C des PEB et (par exemple) que les dispositions dérogatoires votées pour favoriser ce développement autour des aéroports de Paris – Orly et de Paris – Charles-de-Gaulle soient abrogées par le législateur. »

ACNUSA Rapport 2017 - Page 29, RECOMMANDATION 12

Voir en annexe : [PEB-Rapport-de-présentation-Bâle-Mulhouse-20041025.pdf](#)

(Le Plan à l'échelle 1/25.000 n'est pas disponible sous format électronique)

Procédures de révision :

« Un PEB se base sur des hypothèses. Il importe d'en examiner régulièrement la pertinence. Il incombe à la CCE d'évaluer tous les 5 ans au minimum la pertinence des hypothèses ayant servi à son élaboration ». PEB du 25.10.2004

A l'occasion de la publication du Plan de Gênes Sonores (PGS), « L'ACNUSA a ... indiqué au directeur de la DGAC nord-est que le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport semblait lui aussi devenu obsolète et qu'il paraissait indispensable d'envisager sa révision. » ACNUSA Rapport 2015.

L'ADRA a interpellé le préfet en 2016 pour demander la révision du PEB. Voici la réponse de Pascal Lelarge, Préfet du Haut-Rhin, par lettre du 22.07.2016 :

... le nouveau Plan de Gênes Sonores (PGS) de l'aéroport. Ses travaux préparatoires ont fait apparaître que le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) du 25 octobre 2004 ne correspond plus à la réalité de l'évolution de la plate-forme aéroportuaire et que la question doit se poser de sa possible révision.

(voir [ADRA AG 2016_Motion_FR_Prefet_20160722.pdf](#))

Les hypothèses du PEB :

Le PEB se base sur trois échéances :

- Le court terme (2004).
- Le moyen terme (la saturation du système de pistes actuelles (!?) fixées à 129.000 mouvements IFR – Vol aux instruments)
- Le long terme (doublement de la piste actuelle, 3ème piste, ou l'horizon 15/20 ans).

L'hypothèse Long Terme d'un PEB se situant à 15-20 ans, indiquerait $2004 + 15 = 2019$ ou $+20 = 2024$.

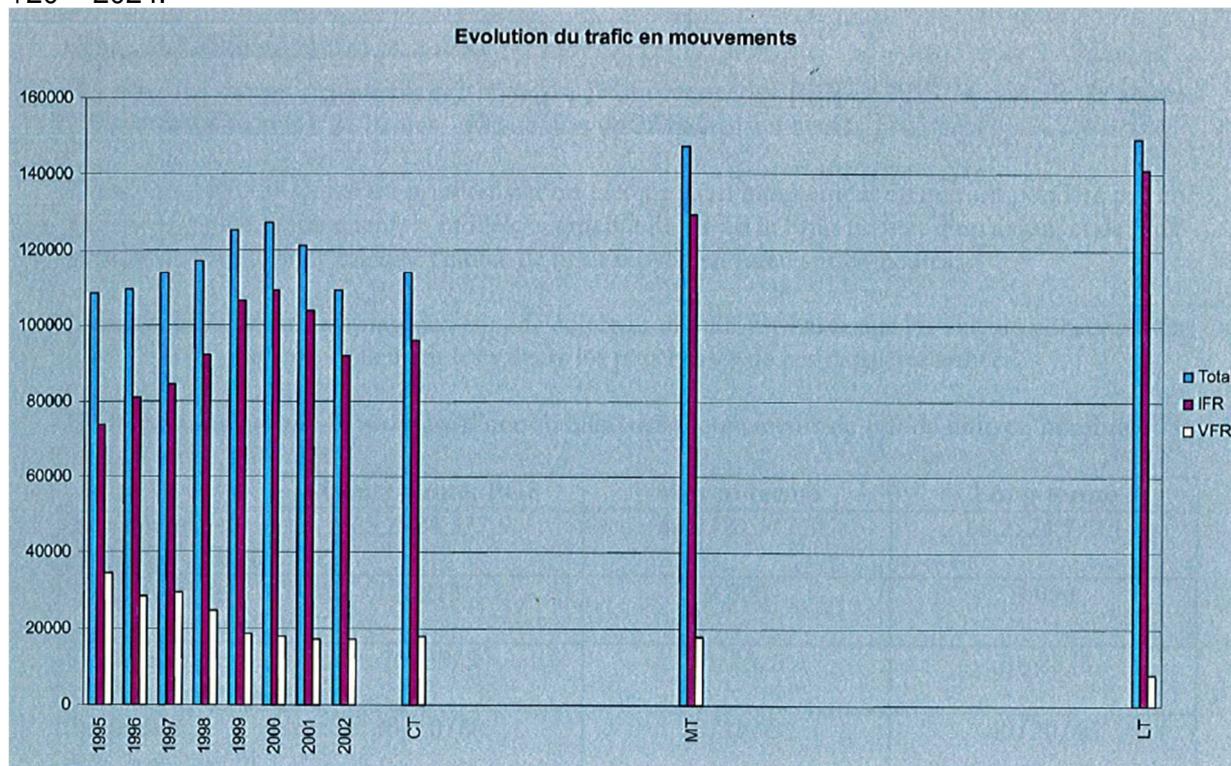


Figure 5 : Hypothèses de volume de trafic.

Légende : IFR pour vol aux instruments, VFR pour vol à vue

Le PEB prend en compte des éléments suivants à ces différents horizons :

- Evolution des infrastructures
- Nombre de mouvements par type d'avion
- Trajectoires et sens d'utilisation des pistes
- Répartition du trafic selon la période de la journée

Note : le PEB de Bâle-Mulhouse se base sur l'utilisation des pistes selon le scénario 3b de l'étude Empa de 2001. Schéma actuellement opérationnel, mais largement obsolète.

A l'époque, et avant la crise de Swiss, qui a entraîné la disparition de Crossair et de ses turbopropulseurs en 2003/2004, l'utilisation des pistes et le mix de la flotte était très différent d'aujourd'hui.

Synthèse des chiffres : Comparaison hypothèses PEB et chiffres réels

Scénarios:	Mouvements		Décollages piste 15 (16)		Mouvements de nuit, 22h-6h	
	PEB Hypothèse	Réels 2017	PEB Hypothèse	Réels 2017	PEB Hypothèse	Réels 2017
Moyen terme (MT)	IFR 129'000 + VFR 18'000 = 147'000	95'611	62%	77%	9800 7,5%	9265 9,5%
Long terme (LT), avec 3ème piste	IFR 141'000 + VFR 8'000 = Total: 149'000	-	89%	-	9990 7,1%	(12,3% pour 75'582 vols commerciaux)

Source : EAP Statistiques vols de nuit 2017.xlsx

Convergence entre Hypothèse Long Terme PEB et PSIA (Plan Sectoriel d'Infrastructure Aéroportuaire suisse)

PEB : 149.000 mouvements

PSIA: 147.000 mouvements

La DGAC a confirmé le 30 mai 2017 à l'ADRA, que « préalablement à sa publication en ligne en mai 2013, la fiche PSIA a fait l'objet d'échanges à haut niveau entre la DGAC et l'OFAC. Il convient de noter que le PSIA s'appuie sur les mêmes hypothèses d'infrastructure et de trafic que le scénario à long terme du plan d'exposition au bruit en vigueur, PEB du 25.10.2004. » Philippe Doppler

Mouvements de nuit

Extrait du PEB de 2004 :

L'estimation des taux de mouvements de soirée et de nuit est basée sur les valeurs constatées en 2001 et 2002, qui sont également les valeurs les plus basses de ces dernières années.

Il est fait à long terme l'hypothèse d'une stabilité des mouvements de fret de nuit, en nombre.

	Court terme, PGS	Moyen terme	Long terme
Trafic total jour/soir/nuit %	68,2/24,3/7,5	68,2/24,3/7,5	68,2/24,7/7,1
Trafic total de nuit en nombre	7 215	9 800	9 990
Trafic passager jour/soir/nuit %	70/25/5	70/25/5	70/25/5
Trafic fret jour/soir/nuit %	30/10/60	30/10/60	40/20/40

Mouvements de nuit en 2017:

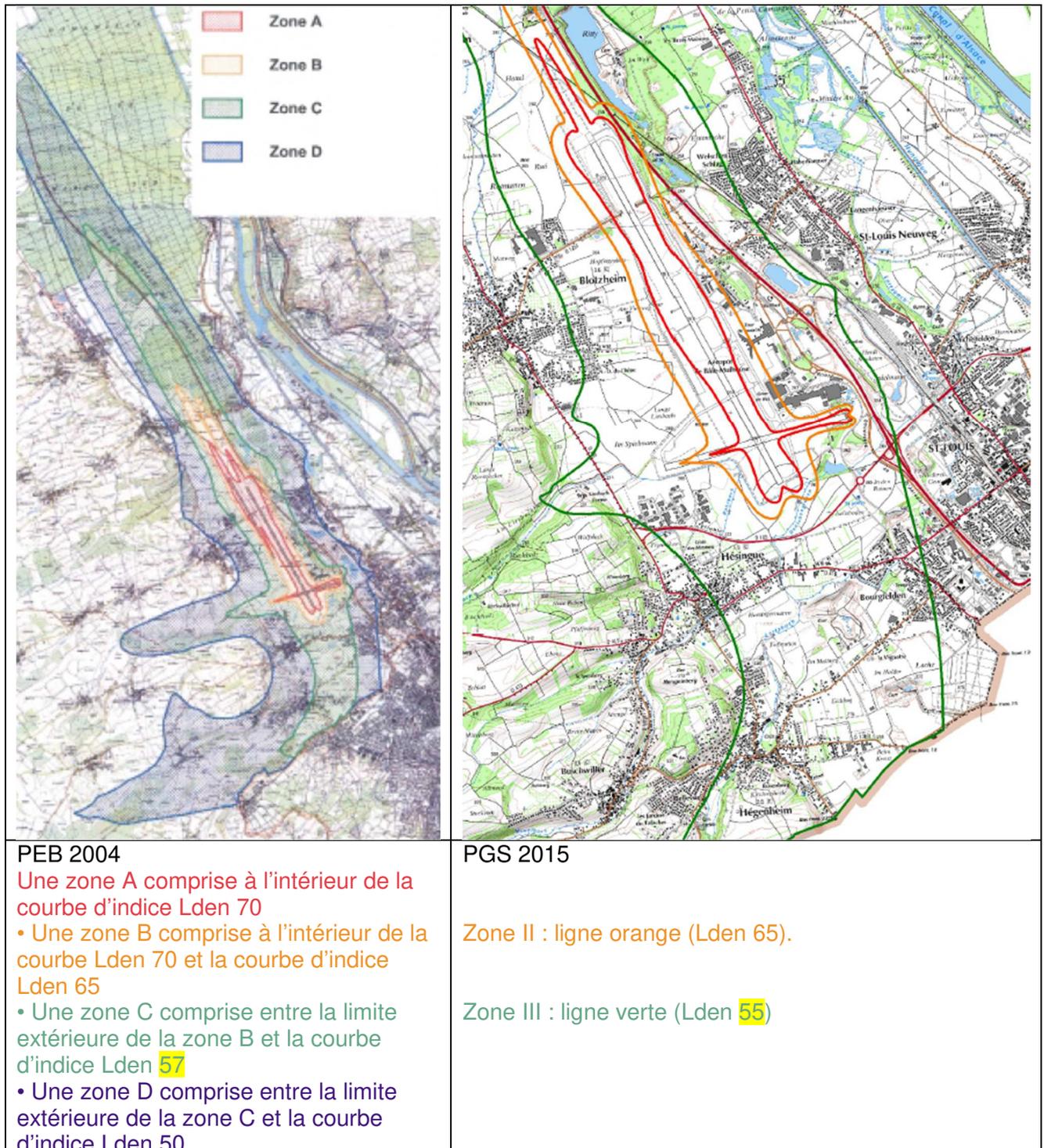
9265, soit 9,7% de tous les vols (95'611) et 12,3% des vols commerciaux (75'582).

Le Plan Stratégie 2030 prévoit 20% (!?) de mouvements de nuit en 2030, soit $147.000 \times 0,2 = 29.400!$

En se basant sur une estimation plus réaliste des 12,3% actuel, les vols de nuit seraient de 18.080, de loin plus nombreux que les 9990 du PEB !

Zones de bruit

La comparaison de la zone C Lden57 du PEB et de la zone III Lden55 du PGS montre une grande différence (le PEB de 2004 s'approchait du PGS de 2008, qui a été opportunément révisé en 2015). Selon le PEB la zone D, Lden50, coïncide plutôt avec la zone III, Lden55 du PGS !



En outre l'ACNUSA demande depuis 2001, une extension du PGS calquée sur celle du PEB, afin qu'un plus grand nombre de logements puissent bénéficier d'aides pour les travaux d'isolation phonique. Ceci nécessite néanmoins une modification de la réglementation

Arguments en faveur de la révision du PEB de 2004

Comparé à la situation actuelle, le PEB est obsolète. Même si le nombre de mouvements prévus à long terme n'est pas encore atteint, bien des hypothèses et paramètres ont changés.

Mais à terme, le PEB de 2004 ne tient en rien compte du Plan de développement « Stratégie 2030 » de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et encore moins des prochaines 15/20 années.

En termes d'urbanisme, le territoire autour de l'aéroport c'est développé depuis 2004 bien plus rapidement que prévu, comparé au reste du territoire. Le PGS de 2015 intègre bien cette progression. L'ensemble des communes riveraines prévoient en outre une augmentation de 25 à 50 % de la population d'ici 2030.

Les points qui ont changés :

- Le mix de la flotte (type d'aéronefs)
- L'utilisation des pistes
- L'augmentation des vols de nuit en général
- La part du fret et des gros porteurs, surtout la nuit, dépasse en 2017 les prévisions du PEB.
- Les prévisions du plan « Stratégie 2030 » dépassent largement les hypothèses du PEB
- les 149.000 mouvements ne représentent nullement une limite de capacité stricte, comparé à Genève ou Heathrow.
- Le PEB n'est plus en phase avec le PGS de 2015
- Le nombre de population exposé suite au développement de l'urbanisation autour de l'aéroport depuis 2004 et les plans à l'horizon 2030

Communes concernées

Les maires ont une responsabilité à l'égard de leurs administrés. Ne pas réviser le PEB c'est courir le risque d'exposer inutilement la population au bruit. La révision du PEB permettrait aussi à un plus grand nombre de logements de bénéficier d'aides pour les travaux d'isolation phonique.

Les communes suivantes, incluses dans le PGS de 2015, sont directement concernées par la révision du PEB : Bartenheim, Blotzheim, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Sierentz

S'appuyer sur un PEB de 2004 pour des plans de développement de l'aéroport et des communes à l'horizon 2030 ne s'avère pas approprié.

L'ADRA demande donc, que le PEB soit révisé sans attendre.



Bruno Wollenschneider
Président ADRA

(PEB Révision Bâle-Mulhouse_20180928)