



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

Saint-Louis, le 1 décembre 2018

Préfecture du Haut-Rhin
Consultation publique PPBE
11, Avenue de la République
68000 Colmar
secretaire-general@haut-rhin.gouv.fr

Consultation publique PPBE 2018-2022 PPBE de l'aéroport de Bâle-Mulhouse Pages 28-62

Monsieur le Préfet,

Veuillez trouver ci-après la réponse de l'ADRA à la consultation publique citée en référence.

1) Préambule

Ce document reprend le même sigle « EAP » que le PPBE pour désigner l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Impression générale : le PPBE en projet est très imparfait, incomplet, trompeur, voir entaché d'erreurs.

Le PPBE 2011-2016 (en réalité établi à l'origine pour 2010-2014, approuvé par arrêté préfectoral le 11 mai 2011, « Ce plan est établi pour la période 2010 – 2014. »), n'a pas été efficace, puisque les nuisances ont augmenté sur la période 2010-2017. De plus, elles ont particulièrement augmentés aux heures nocturnes entre 22h-24h et 6h-7h suite au nombre croissant de mouvements.

L'EAP n'a donc pas appliqué la directive 2002/49/CE, car le PPBE « vise à réduire la surface de l'empreinte du Lden55 ».

On constate qu'entre les PPBE successifs se succède avec une grande discontinuité, puisque de l'élaboration du plan, à sa mise en application et jusqu'à son terme, s'écoulent plus de 5 ans. Ainsi 2010-2011 et 2016-2017 ne sont pas couverts. De plus, de là à ce que le nouveau plan « 2018-2022 » deviendra effectif, 2018 sera révolu et 2019 entamé.

Les procédures de navigation à l'EAP sont conditionnées par une série d'accords historiques avec l'opérateur Bâle-Ville et/ou l'OFAC, qui limite les possibilités d'optimisation de réduction des nuisances sur l'ensemble des territoires survolés.

Pour ne pas éliminer d'emblée certaines mesures capables de réduire les nuisances, le PPBE doit rechercher les meilleures procédures sans rien écarter à priori et les évaluer de façon neutre. Ainsi par exemple, l'atterrissage en ILS33, l'envol direct vers le sud et le survol de Bâle, le décollage en piste 15 vers l'est à la place de la trajectoire ELBEG, etc...

Le projet de PPBE ne contient pas de mesures coercitives. De nombreuses mesures, ne sont que « envisagée » ou annoncé comme des essais. On regrette l'absence d'engagements fermes avec des objectifs chiffrés. Les échéances sont souvent trop tardives. Face aux dérives maintes fois relevée par les riverains et l'ACNUSA, il convient de donner au PPBE des moyens et des objectifs à même de réduire les nuisances de façon significative.

2) Cartographie et comptage

Remarque :

Il est regrettable que le projet ne contienne pas l'évaluation du PPBE précédent. La cartographie et le comptage se base sur le PEB de 2004, qui est obsolète. Les références et valeurs entre le PEB et le PGS ne sont pas comparables. L'analyse comparative faite entre le PPBE précédant et ce projet, sont incohérents.

2.1) Extrait du PPBE 2010-2014

Chap. 1.2. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit

L'analyse de la cartographie du bruit a consisté en un décompte estimé des personnes vivant dans des bâtiments d'habitation, un recensement du nombre d'établissements d'enseignement et de santé dans les zones exposées à une valeur de l'indice Lden supérieure ou égale à Lden 55. Ces différents décomptes ont porté sur le territoire français.

- Pour le scénario de référence (année 2005) :

Il a été estimé que **743 personnes** vivaient dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55.

En revanche aucun établissement d'enseignement ou de santé n'est recensé.

Sont en partie concernées les communes de Bartenheim, Blotzheim, Hégenheim, Hésingue et Saint-Louis.

Aucune commune n'est concernée sur le territoire suisse.

- Pour le scénario long terme (horizon long terme 2020 du plan d'exposition au bruit):

Il a été estimé que **3426 personnes** vivraient dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 si aucune mesure n'était prise.

4 établissements d'enseignement seraient recensés, mais aucun établissement de santé.

Seraient en partie concernées les communes de Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Sierentz et Wentzwiller s'agissant du territoire français.

Les communes de Allschwill, Bâle et Schönenbuch seraient en partie concernées sur le territoire suisse.

2.2) Extrait du PPBE 2018-2022, Projet,

4.1.1 SITUATION DE REFERENCE (2016)

Il a été estimé que **7793 personnes** vivaient dans des habitations soumises à un niveau L den supérieur ou égal à 55.

4 établissements scolaires sont recensés.

4.1.2 SITUATION A LONG TERME

Il a été estimé que **3926 personnes** vivraient dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 si aucune mesure n'était prise.

4 établissements d'enseignement seraient recensés, mais aucun établissement de santé.

2.3) Analyse de l'ADRA :

De 743 personnes soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 en 2005 on passe à 7793 en 2016.

L'estimation long terme faite dans le plan 2011-2016 pour l'année 2020 était de **3426 personnes** vivraient dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 si aucune mesure n'était prise.

Le bilan effectué pour 2016 a établi ce nombre à **7793 personnes**, soit plus du double.

Que penser de l'estimation des **3926 personnes** qui vivraient dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 si aucune mesure n'était prise ?

Ces chiffres tentent à démontrer que les estimations sont erronées et/ou que, malgré les mesures prises ou envisagées, les PPBE n'étaient pas efficaces.

Remarque :

La méthode de détermination de « la gêne du plus grand nombre » est arbitrairement fixé à une valeur Lden55 ou NA65. L'évaluation de l'efficacité des mesures pour « réduire la gêne du plus grand nombre », devrait être pondérée en fonction du niveau de bruit émergent LAmix ou au moins prendre en compte un Lden ou NA plus élevé. Le « plus grand nombre » est fonction du niveau de bruit et donc de l'éloignement de l'aéroport. Ainsi, pour la zone entre Lden60 et Lden65 proche de l'aéroport, cette gêne est plus importante, mais la population impactée plus faible. Elle est cependant largement supérieur au nombre de population impacté se situant plus loin de l'aéroport et subissant moins de bruit.

3) Recommandations de l'ADRA selon les pages 28 et suivantes du PPBE

3.1) **Recommandation** PEB et PGS: réviser le PEB qui date de 2004 et est obsolète, fusionner le PGS et PEB, afin que les données soient harmonisée et 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.

3.2) **Recommandation** procédures de descente continue en piste 15 : Augmenter substantiellement les descentes continues en piste 15 pour atteindre au moins 90%.

3.3) **Recommandations** repos nocturne de 23h à 6h et vol de nuit:

Rappel repos nocturne :

Suivant les recommandations de l'OMS, mais aussi en raison du principe d'égalité des citoyens devant la loi, à l'exemple d'autres plates-formes tel que Zurich et Genève, nous considérons que les horaires à retenir pour l'établissement de restrictions nocturnes doivent être de :

- 23 heures à 6 heures pour le « cœur de nuit » ;
- 22 heures à 7 heures pour le niveau de marge cumulée minimale de 13 EPNdB pour les aéronefs du chapitre 3 ;
- 22 heures à 7 heures pour l'ensemble des autres restrictions.

L'heure d'arrivée et de départ étant définie par le toucher des roues pour l'heure d'atterrissage et le point de stationnement pour l'heure de départ.

Ces mesures sont à mettre en relation avec l'interdiction de survol entre 22h et 7h de la Ville de Bâle. Il faut tendre à faire profiter toutes les communes des mêmes avantages.

Rappel vols de nuit :

Cinq plateformes sur les onze plateformes acnuesées en France connaissent un accroissement du trafic entre 22 heures et 6 heures dont Bâle – Mulhouse (Bordeaux – Mérignac, Lyon – Saint-Exupéry, Paris – Le Bourget et Toulouse – Blagnac), tandis que quatre autres le voient diminuer (Marseille – Provence, Nantes – Atlantique, Nice – Côte d'Azur et Paris – Charles-de-Gaulle).

Entre 2014 et 2017, il a augmenté sur cinq aéroports, dont Bâle – Mulhouse. La moyenne sur les onze plateformes acnusées s'établissait à 6,6 % en 2016, Bâle – Mulhouse atteignant 10,1 % dépassé uniquement par Paris – Charles-de-Gaulle (11,4 %).

Enfin si l'on exclut Paris – Charles-de-Gaulle, c'est Paris – Orly suivi par Marseille – Provence et L'EAP qui comptent le plus de mouvements entre 22 heures et 6 heures, avec respectivement 12 505, 9 924 et 8910 décollages ou atterrissages, soit une moyenne de 34, 27 et 24 mouvements par nuit (contre 149 à Paris – Charles-de-Gaulle).

Les mouvements d'avions du chapitre 3 à marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB sont de façon générale en forte diminution. Toutefois, il existe deux exceptions : **Bâle – Mulhouse, où leur part dans les mouvements de nuit est passée de 6,4 % à 19,2 % entre 2015 et 2016.**

Recommandations:

Les mesures envisagées dans le projet de PPBE, à savoir :

- la réduction de moitié (quantité arbitraire), par rapport à 2017, du nombre de décollages vers le Sud dans la tranche horaire 23h00/24h00 »

- la stabilisation, par rapport à 2017, du nombre de mouvements totaux réalisés dans la tranche horaire 23h00/24h00,

ne répondent pas à l'**extension impérative du repos nocturne de 23h à 6h** pour tous, seul à même de garantir un sommeil non perturbé. Ces mesures augmenteront le nombre de décollage vers le Nord aux heures sensibles.

De plus les nuisances des avions persisteront en phase de stationnement, roulage et envol pour les communes directement autour de l'aéroport, comme Saint-Louis, Hésingue et Blotzheim.

En outre, il est à noter que l'aéroport n'envisage pas de mesures coercitives. On peut donc douter que même des objectifs modestes puissent être atteints.

Le niveau de bruit nocturne a un impact sur la santé. Il importe donc de réduire le niveau de bruit moyen et les émergences en particulier.

Alors que l'ACNUSA recommande l'interdiction de dispersion en-dessous de 3 000 mètres (hauteur sol), soit 10 000 pieds, les trajectoires en courbes, comme ELBEG, LUMEL et BASUD ne sont pas optimales.

Par ailleurs le système des quotas de bruit n'apporte pas une meilleure protection pour les riverains.

Imposer le départ du fret avant 23h est possible avec une organisation de la collecte et du chargement adapté. EAP a développé le fret en tirant avantage des horaires étendu par rapport aux autres aéroports en créant plus de nuisances aux heures sensibles. Le dimanche, il n'y pas de collecte de fret, les départs peuvent se faire à une heure plus avancée (repos hebdomadaire de 23 heures à 6 heures).

3.4) **Recommandation** modulation des redevances :

Comparativement aux aéroports européens et Suisses, l'EAP a des taxes très faibles. Elles ne sont pas dissuasives et ne permettent pas, selon l'observation faite sur les années passées, de lutter contre le bruit et la pollution.

Le dispositif de redevances d'atterrissage et de décollage différencié qui favorise les appareils les plus silencieux est une subvention déguisée et à proscrire.

3.5) **Recommandation** de l'utilisation des avions les moins bruyants

L'introduction d'avions moins bruyant (par exemple A320Neo et B737Max) ne doit pas faire oublier que le remplacement de toute la flotte s'étale dans le temps et que l'impact en est diminué d'autant.

D'autre part, le survol avec un niveau de bruit moyen diminué n'évite pas une émergence de bruit qui reste perturbante avec des effets négatifs sur la santé.

3.6) **Recommandation** stations de mesure du bruit :

Il est acté que Hégenheim va être équipée avec une station de mesure du bruit. Il est impératif qu'elle soit installée et fonctionnelle dès 2019 pour le suivi des mesures du PPBE. Saint-Louis, la commune la plus impactée par le bruit, devrait aussi recevoir une station.

3.7) **Recommandation** information et publications par l'EAP

Rappel de la Directive 2003/4/CE §. 1 du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement : « L'accès accru du public à l'information en matière d'environnement ainsi que la diffusion de cette information favorisent une plus grande sensibilisation aux questions d'environnement, le libre échange d'idées, une participation plus efficace du public à la prise de décision en matière d'environnement et, en définitive, l'amélioration de l'environnement. »

Les caractéristiques et l'étendue des données contenues actuellement dans les rapports et bulletins de l'environnement ont été largement façonnés par les associations de riverains. Il est recommandé de continuer de définir le contenu des informations en concertation avec les associations de riverain.

L'information doit être complète, fiable et aisément accessible.

3.8) **Recommandation** Espace « développement durable »

Cet espace doit aussi informer sur l'impact environnemental et sanitaire du transport aérien en direction des voyageurs et éviter tout effet de « greenwashing ».

3.9) **Recommandation** déploiement d'un réseau 400Hz

Comparativement aux autres aéroports européens, l'EAP est très en retard avec les moyens du réseau 400Hz. Ils sont inexistants !

Le planning d'installation en projet est inacceptable et doit être avancé à 2020.

Tous les postes doivent être alimentées en 400 Hz. Il faut aussi prévoir des alimentations en réfrigération. Surtout il est indispensable que l'aéroport oblige les compagnies aériennes à utiliser ces installations et à éteindre les APU des avions en stationnement.

3.10) **Recommandation** pour les essais moteurs, utilisation du Silencer

Rappel, les essais doivent être effectués dans le dispositif antibruit périmétrique « silencer », porte fermée, entre 22 heures et 6 heures, ainsi que le dimanche et les jours fériés.

Les essais portes ouverts sont à proscrire.

L'aéroport doit construire sans tarder des installations adaptées à la taille des avions.

L'utilisation du silencer est à étendre si possible à toutes les heures.

3.11) **Recommandation** aides à l'insonorisation

La prise en charge du coût des travaux nécessaires à l'atténuation des nuisances imputables à l'activité aérienne doit atteindre 100 % du montant plafonné.

3.12) **Recommandation** dispersion des trajectoires

Rappel : l'introduction de RNAV pour ELBEG remplit les conditions pour être soumise à enquête d'utilité publique.

Recommandation par rapport à « l'Altitude à partir de laquelle la technique du guidage radar pourra être utilisée sur un avion au décollage. Cette altitude sera relevée à 2130 mètres ». La trajectoire nominale des aéronefs doit être concentrée le plus longtemps possible et au moins pour que leur dispersion s'effectue à partir d'une hauteur sol de 6 000 pieds le jour et de 10 000 pieds de 23 heures à 6 heures (Recommandation ACNUSA).

3.13) **Recommandation** approches à vue en piste 15 et procédure RNAV « visual » à l'atterrissage

Les riverains constatent, une forte dispersion des trajectoires entre Habsheim et Sierentz. Afin d'éviter le survol à relativement basse altitude de zones habitées, les avions effectuant une approche à vue devraient être alignés au plus tard avant le survol de la commune de Habsheim et voler au-dessus de la forêt de la Hardt.

3.14) **Recommandation** départs depuis la piste 15

Outre que le « dispositif de circulation aérienne au départ de la piste 15 est en place depuis près de deux décennies. Dans le même temps, la réglementation relative à la construction des procédures, les systèmes de navigation à bord des avions ont évolué », les procédures de navigation à l'EAP sont conditionnées par une série d'accords historiques avec l'opérateur Bâle-Ville et/ou l'OFAC.

La révision des procédures de décollage en piste 15 doit s'en affranchir pour permettre des améliorations significatives.

Le délai de mise en œuvre doit être ramené à 2020.

3.15) **Recommandation** itinéraires suivis par l'hélicoptère de la Garde Aérienne de Sauvetage (REGA).

En des temps plus anciens, la REGA ne survolait pas les agglomérations à son retour d'intervention, mais suivait le Rhin et rejoignait son aire d'atterrissage en passant au nord de Village-Neuf. Il faut tendre à revenir à cette procédure. En outre, pour tous les vols, étudier la possibilité d'éviter le survol des agglomérations entre 22h et 7h.

Pour ne pas impacter inutilement le quartier de Saint-Louis-La-Chassée, la procédure de décollage et d'atterrissage est à améliorer. Il faut éventuellement déplacer l'aire d'atterrissage pour réduire les nuisances.

3.16) **Recommandation** procédure ILS33 et composante de vent arrière

Rappel, le projet d'atterrissage ILS33 ne prévoyait pas de limiter leur nombre à 10% par an. Il convient, dans le cadre d'une révision complète des procédures, d'étudier l'impact dans le cas de l'abrogation de cette limite.

3.17) **Recommandation** décollage systématique du seuil de la piste 15

Extension généralisée sur toute la journée, afin de réduire les niveaux de bruit des survols des communes concernées.

Echéance 2019.

3.18) **Recommandation** dérogations vols de nuit

Alors qu'il ne devrait s'agir que de dérogations exceptionnelles pour raison de sécurité, sanitaires, etc, les dérogations pendant le couvre-feu sont accordés en grand nombre, la plupart par le gestionnaire, qui n'est pas compétent pour le faire. L'Autorité compétente étant le préfet ou le représentant local de la DGAC. Il est à noter que la réglementation suisse est très similaire.

3.19) **Recommandation** outil de suivi de l'évolution et de maîtrise du bruit

Les associations de riverains se réjouissent que la DGAC envisage enfin de mettre en place un outil qui « prendra en compte le trafic réel réalisé au cours d'une année. La DGAC, en lien avec l'Office Fédéral de l'Aviation Civile et l'EAP, développera un outil permettant de réaliser pour une année civile une représentation graphique du bruit, afin de suivre l'évolution du bruit d'une année sur l'autre. »

De 2012-2016 les associations avaient travaillé avec l'EAP sur un tel projet d'empreinte sonore, en vain. Les associations de riverains veulent être associées aux travaux futurs.

4) **Recommandations supplémentaires**

Procédure de départ pour la réduction du bruit, optimisation de la montée (NADP, NOISE ABATEMENT DEPARTURE PROCEDURES)

Objectifs et enjeux

Il semblerait que la procédure de départ à l'EAP en piste 15 soit généralement la suivante :

"La trajectoire de montée initiale est suivie, afin d'atteindre 5000 pieds (1500m) dès que possible.

En d'autres termes l'avion émet un maximum de bruit à pleine vitesse volets sortis entre le sol et 1500m au-dessus des zones habitées.

Cette procédure vise à pouvoir virer le plus tôt avant la frontière suisse.

Description de la mesure

L'avion grimpe à 800 pieds à la puissance de décollage et réduit ensuite la puissance de montée tout en gardant les volets sortis et une faible vitesse jusqu'à 3000 pieds. Il accélère ensuite et grimpe avec un angle plus raide.

Cette procédure est utilisée dans la plupart des aéroports du monde pour réduire le bruit au-dessus des zones proches de l'aéroport (NADP1)

Voir document de l'OACI Cir 317 AT/136, pages 4, 13 & 24. Pour un Airbus 320 (l'avion le plus utilisé à l'EAP, la réduction est de 6db, soit 50% moins de bruit !

http://dgca.gov.in/intradgca/intra/icaodocs/317_fr.pdf

Cette mesure est à étudier pour les départs en piste 15 en comparant l'efficacité entre l'envol direct vers le sud et les trajectoires ELBEG, LUMEL et BASUD S.

5) **Conclusion**

Les mesures envisagées dans le plan PPBE 2018-2022 ne doivent pas simplement viser le retour à la situation de 2015.

L'EAP a des horaires d'exploitation plus étendus que Zürich, Genève et la plupart des aéroports européens comparables. Les riverains n'ont que 5h de repos nocturne, alors que l'OMS en recommande 8h (Publication du Bureau régional de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour l'Europe le 10 octobre 2018).

En outre, le modèle économique, sur lequel l'EAP a choisi de se développer est fortement déséquilibré. Il est presque uniquement basé sur les compagnies low-cost et le fret, dont les activités engendrent par nature plus de nuisances :

- Rotations rapides et horaires étendus sur une grande plage (6h-24h) pour augmenter le nombre de rotations.
- Le fret et le fret express sont des activités qui utilisent les tranches horaires situées tôt et tard dans la journée (atterrissages dès 5h, décollages jusqu'à 24h et plus).

L'objectif premier du PPBE doit être la restriction des horaires pour raison sanitaires.

En l'état, ce projet de PPBE n'est pas conforme à la directive 2002/49/CE et pas en mesure de faire baisser les nuisances.

L'ADRA recommande un nouveau PPBE précis, chiffré, avec un échéancier ramassé et globalement plus ambitieux et vraiment efficace contre le bruit.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Bruno Wollenschneider
Président