

Le rapport annuel 2016 de l'ACNUSA

Extraits relatifs à Bâle-Mulhouse



Le rapport complet : [ACNUSA Rapport 2016.pdf](#)

http://www.acnusa.fr/web/uploads/media//default/0001/02/1081_rapportacnusa2016.pdf

BÂLE – MULHOUSE

Introduction page 4 :

L'évolution du transport aérien est fortement corrélée à la progression du niveau de vie et, de ce fait, va vraisemblablement continuer de connaître une forte croissance. En effet, selon l'OACI, 6 milliards de personnes prendront l'avion en 2030 et Airbus et Boeing prévoient de livrer près de 40 000 avions d'ici vingt ans.

La flotte mondiale, qui serait aujourd'hui de 22 510 appareils, passerait en 2035 à environ 45 240 machines compte tenu des sorties de flotte de celles devenues trop vétustes. Ces livraisons concerneront surtout l'Asie, mais pas seulement. L'Europe et la France seront aussi concernées, même si c'est dans une moindre mesure.

Si certains se réjouissent de cette évolution, d'autres y voient un sujet d'inquiétude et exigent des mesures de restriction du trafic.

Toutefois, dans le droit fil de la résolution A33/7 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relative à l'« approche équilibrée », [le règlement \(UE\) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de](#)

restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union retient, dans son exposé des motifs (§. 9), que :

« Des restrictions d'exploitation liées au bruit ne devraient être introduites que lorsque d'autres mesures relevant de l'approche équilibrée ne suffisent pas pour atteindre les objectifs spécifiques en matière de réduction du bruit. »

C'est pourquoi, le point 3 de l'article 5 de ce règlement impose aux États de veiller « à ce que, lorsque des mesures sont prises en matière de bruit, l'association suivante des mesures envisageables soit examinée, en vue de déterminer la mesure ou la combinaison de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité :

- a) l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien ;
- b) la planification et la gestion de l'utilisation des terrains ;
- c) des procédures opérationnelles de réduction du bruit ;
- d) des restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée ».

Remarque sur les dérogations page 45:

Il est surprenant de constater qu'à Bale – Mulhouse, malgré une interdiction (hors dérogation ou exemption) d'atterrir entre 23 heures et 4 heures, et de décoller entre 23 heures et 5 heures, pas moins de 344 vols entre minuit et 5 heures sont recensés. Sur l'année 2015, les atterrissages et les décollages entre minuit et cinq heures s'élèvent respectivement à 228 et à 116.

Cela pourrait signifier que les dérogations / exemptions, si les chiffres le confirment, y sont très nombreuses, bien plus certainement qu'une gestion soucieuse de la préservation de la qualité de vie et de l'état de santé des riverains ne devrait le permettre.

Bilan des vols de nuit page 46:

La part dans les vols de nuit des avions du chapitre 3 présentant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB dont l'ACNUSA demande l'interdiction de 23 heures à 6 heures (recommandation 2013 n° 6).

D'une façon générale, les mouvements entre minuit et 6 heures réalisés avec des aéronefs du chapitre 3 de marge inférieure à 13 EPNdB tendent à diminuer sur tous les aéroports, à deux exceptions près que sont Bale – Mulhouse, et Toulouse – Blagnac. Pour ces trois cas, toutes proportions gardées, les mouvements de ces aéronefs ont diminué en 2014 puis augmenté en 2015.

Bale-Mulhouse Page 76 :

Réduction du bruit à la source

La question des nuisances liées à l'utilisation du silence est pendante depuis plusieurs années. Selon le gestionnaire de l'aéroport, le problème ne peut être résolu que par la construction d'une autre installation.

Le plan stratégique 2030 de la plateforme, qui prévoit cet investissement, sera soumis à l'approbation du conseil d'administration en 2017. S'il est valide, les travaux pourront être envisagés en lien avec d'autres chantiers prévus sur l'aéroport.

Mesurage du bruit

La commune d'Hegenheim, qui suit de nombreux survols, demande depuis plusieurs années qu'une station de mesure du bruit soit installée sur son territoire. Elle conteste le fait qu'elle n'en a pas, alors qu'il en existe deux très proches l'une de l'autre, en Suisse.

A cette occasion, l'ACNUSA rappelle qu'il lui appartient de décider du nombre et de l'emplacement des stations de mesure et que le fait qu'elle ait donné son accord il y a plusieurs années sur leurs implantations n'interdit pas qu'elle vérifie si les besoins sont toujours identiques. Le service compétent de l'Autorité viendra donc sur place pour vérifier si, compte tenu de l'évolution du trafic, l'implantation des stations actuelles est toujours adaptée et si elles sont en nombre suffisant.

Procédures d'exploitation

Nouvelles procédures de départ et d'arrivée dans le cadre du projet européen FABEC-SWAP

Le nouveau président du projet, qui a repris le sujet en 2016, avait confirmé à la Commission européenne son souhait de mener le dossier à bien. Toutefois, les difficultés soulevées par la DSNA au terme d'une mission d'évaluation à la suite d'un mouvement social au centre de contrôle en route de Reims ont été considérées comme suffisamment importantes pour que le projet soit reporté sine die. Il n'est pas exclu qu'il revienne sur la table, mais en ce cas certainement sous une forme très différente.

Restrictions d'exploitation

Le 20 mars 2015, l'Autorité a émis un avis favorable sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté de restriction d'exploitation applicable à Bale – Mulhouse, date du 10 septembre 2003. Deux aspects de ce texte méritent un suivi spécifique. Interdiction est faite aux avions ayant un niveau de bruit certifié aux points de survol et d'approche supérieur à 97 EPNdB de se poser ou de décoller entre minuit et 9 heures, et des 22 heures les dimanches et jours fériés communs entre la France et la Suisse. Les avions de type BAe 146 (RJ 100) de la compagnie Swiss bases à Bale – Mulhouse et opérant le dimanche entre 22 heures et minuit, bien que répondant à la règle des 10 EPNdB, ne respectent cependant pas celle des 97 EPNdB. Une dérogation transitoire était prévue jusqu'au 31 décembre 2016 pour permettre à Swiss d'adapter sa flotte (droit du « grand-père »). Aucun vol n'a toutefois été effectué à ce titre, la compagnie ayant quitté la plateforme avant la mise en application du nouvel arrêté.

Le collège a regretté que l'occasion offerte par la modification de 2015 n'ait pas été saisie pour remplacer, dans l'arrêté de restriction de 2003, l'heure d'arrivée au point de stationnement par celle de toucher des roues, comme cela est prévu pour la majorité des plateformes.

Le directeur interrégional des services de l'aviation civile avait pris l'engagement de proposer rapidement cette modification. Toutefois, l'objectif étant de réécrire totalement l'arrêté, en concertation avec la partie suisse pour y intégrer la procédure relative à l'octroi des dérogations nocturnes, les travaux sont plus longs que prévu et l'objectif visé est une publication du nouvel arrêté dans le courant de l'année 2017.

Vols de nuit

Couvre-feu et dérogations

Les vols de nuit sont interdits à Bale – Mulhouse entre minuit et 5 heures pour les atterrissages, et entre minuit et 6 heures pour les décollages, ces plages horaires étant élargies pour certains types d'avions plus bruyants.

Toutefois, des dérogations peuvent être accordées. [C'est sans doute pourquoi, selon les données communiquées par la DGAC, on observe sur la plateforme non seulement l'existence de mouvements nocturnes, mais en plus leur accroissement : 281 en 2013, 287 en 2014 et 363 en 2015 \(dont seulement respectivement 23, 19 et 15 vols non commerciaux potentiellement autorisés\).](#) [L'ACNUSA s'est d'ailleurs inquiétée de ces dérogations, considérées comme trop nombreuses avant même de disposer des indications chiffrées précises fournies par la DGAC.](#) Elle a donc rencontré, en juin 2016, la direction de l'aéroport, le directeur interrégional des services de l'aviation civile et des représentants d'associations de riverains, avant d'avoir un entretien avec le directeur général de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) helvétique.

[A cette occasion le président de l'Autorité a souhaité que les riverains français de Bale – Mulhouse bénéficient des mêmes règles que ceux des autres plateformes nationales, et donc, d'une part, que les dérogations ne puissent être accordées que par le directeur interrégional des services de l'aviation civile et, d'autre part, qu'elles soient précisément motivées comme doivent toujours l'être les dérogations ; enfin, que les relevés de manquement concernant les mouvements pendant le couvre-feu soient systématiquement transmis à l'Autorité.](#)

[Il a aussi rappelé que si les emplois sur la plateforme sont majoritairement français, ainsi que le relevait le directeur général de l'OFAC, les autres avantages économiques sont suisses et presque tous les inconvénients sont en France : en moyenne, seuls quatre départs directs vers le sud survolent chaque jour la ville de Bale.](#)

Tout en comprenant que l'ACNUSA exige que la violation d'une règle soit sanctionnée, le directeur général de l'OFAC a précisé que la règle suisse prévoit des possibilités d'accorder des dérogations pour un départ pendant le couvre-feu. Par ailleurs, il a indiqué que, s'il n'a aucun pouvoir hiérarchique sur le directeur de l'aéroport, il attirera néanmoins l'attention du conseil d'administration sur ce sujet.

[Au terme de la rencontre, l'ACNUSA et l'OFAC se sont accordés sur le fait que seul le directeur interrégional des services de l'aviation civile représentant de la DGAC devrait pouvoir octroyer les dérogations qui, ainsi, ne relèveraient donc plus, même partiellement, du directeur de l'aéroport ou de son adjoint.](#)

[L'ACNUSA attend avec impatience que les dispositions de la convention franco-suisse du 4 juillet 1949 soient modifiées en ce sens et que, entre-temps, un accord bilatéral traduise dans les faits l'engagement pris par le directeur général de l'OFAC.](#)

Restriction par niveau de bruit

L'ACNUSA rappelle qu'elle souhaite que, sur la période de 23 heures – 6 heures, les avions du chapitre ne soient autorisés que s'ils présentent une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB, afin de limiter autant que possible les émergences pénalisantes pour les riverains (étant bien entendu que ceux du chapitre 4, qui peuvent débuter à 10 EPNdB, ne peuvent être en principe

limites). Or, au vu des chiffres disponibles, on observe une évolution inquiétante. En effet, le décompte des mouvements d'avions du chapitre 3 ayant une marge inférieure à 13 EPNdB entre minuit et 6 heures s'établit à 95 en 2013, à 27 en 2014 mais à 221 en 2015.

Si ces données sont confirmées, il est donc impératif que l'aéroport, en concertation avec la DGAC, prenne rapidement des mesures pour limiter les mouvements de ces aéronefs particulièrement pénalisants pour le repos des riverains. Ces mesures doivent concerner aussi bien le nombre de dérogations que le niveau de marge.

Cette dernière décision ne devrait pas être excessivement difficile à prendre dès lors que, selon les données en la possession de l'Autorité, les mouvements effectués en 2015 entre minuit et 6 heures par des avions de marge inférieure à 13 EPNdB n'ont concerné que 24 aéronefs.

Une négociation bien conduite avec les compagnies, intégrant le droit du « grand-père », devrait permettre de parvenir à une amélioration du cadre de vie des riverains.

Aide à l'insonorisation

La plateforme de Bale – Mulhouse est un cas particulier dans le système d'aide à l'insonorisation puisque la TNSA n'y est pas applicable en raison de son caractère binational. En revanche, l'aéroport a décidé de financer par prélèvement sur les redevances une somme destinée à aider les riverains à traiter leurs logements, dans les mêmes conditions que celles qui existent autour des autres aéroports acinusés, y compris en termes de taux ou de plafonds d'aide.

Près de 300 dossiers ont été traités depuis 2005, et 4,6 M€ versés à ce titre. Une centaine de dossiers supplémentaires sont en cours soit de diagnostic, soit d'étude préalable. Il faut signaler que l'aéroport a fait une avance de trésorerie de 1,35 M€ pour compenser le surplus des dépenses sur les recettes nettes. Tous les dossiers traités concernent des logements, aucune demande relative à un immeuble social ou éducatif n'ayant été soumise à l'accord de la CCAR.

Lors de la publication du nouveau PGS (décembre 2015), le gestionnaire a organisé une rencontre avec les habitants de la commune de Saint-Louis. Il a proposé aux maires des autres communes membres de la CCAR d'en faire autant avec leurs administrés mais ils n'ont pas donné suite.

Extension de l'aide à l'insonorisation aux riverains suisses Le nouveau PGS a été adopté par un arrêté du 15 décembre 2015. Conformément à la loi, son champ s'arrête strictement à la frontière franco-suisse. Dans son rapport 2015, l'ACNUSA considérait toutefois que les habitants de Bale soumis aux mêmes conditions de nuisances que leurs homologues français devaient pouvoir prétendre à l'aide à l'insonorisation, s'ils ne bénéficient par ailleurs d'aucune mesure d'aide équivalente provenant des autorités helvétiques.

Dans cette perspective, le PEB qui existe depuis 2004 à Bale – Mulhouse pourrait servir de base pour l'aide à l'insonorisation en Suisse.

Il semble, après un échange avec la direction de l'aéroport, que la Suisse ait un système d'aide à l'insonorisation comparable au système français, malgré quelques différences. L'ACNUSA sera destinataire d'une note en faisant la présentation.

Cette question reste donc en suspens en l'état actuel et continuera d'être étudiée en 2017.

Mise en forme par l'ADRA, 2017.