

**Visite annuelle
de l'ACNUSA
à l'EuroAirport**

**Mercredi,
24 avril 2019**



à bientôt. bis bald.

Ordre du jour

- 1. Rétrospectives de l'année 2018**
- 2. Décisions du CA :**
 - **Objectifs 1 et 2 du plan d'action 23h00-24h00 : résultats fin 2018**
 - **Résolutions du 19.10 et 07.12.18**
 - **Mesures renforcées dans le cadre du PPBE**
- 3. Etude d'approche équilibrée : procédure**
- 4. Atterrissages depuis le sud
(ILS 33)**
- 5. Temps d'échange**

1.

RETROSPECTIVE 2018

- **Traffic passengers**



2018 – Nombre de mouvements

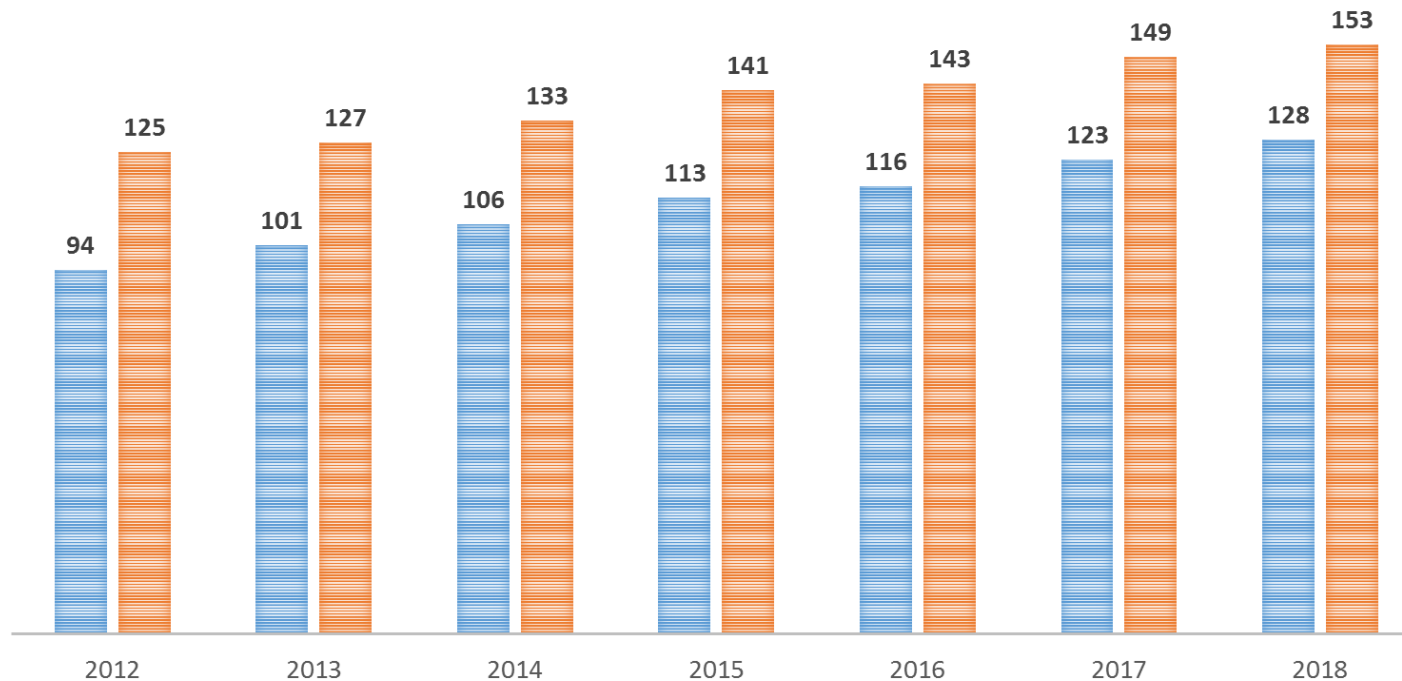
- Passagers
8,6 millions, **+8,7%**
- Mouvements **totaux**
97 271, **+ 1,7%**
- Mouvements **commerciaux**
78'841, **+4,3%**
- Mouvements **avions privés**
18 430, **-8,0%**

Taux de remplissage des avions

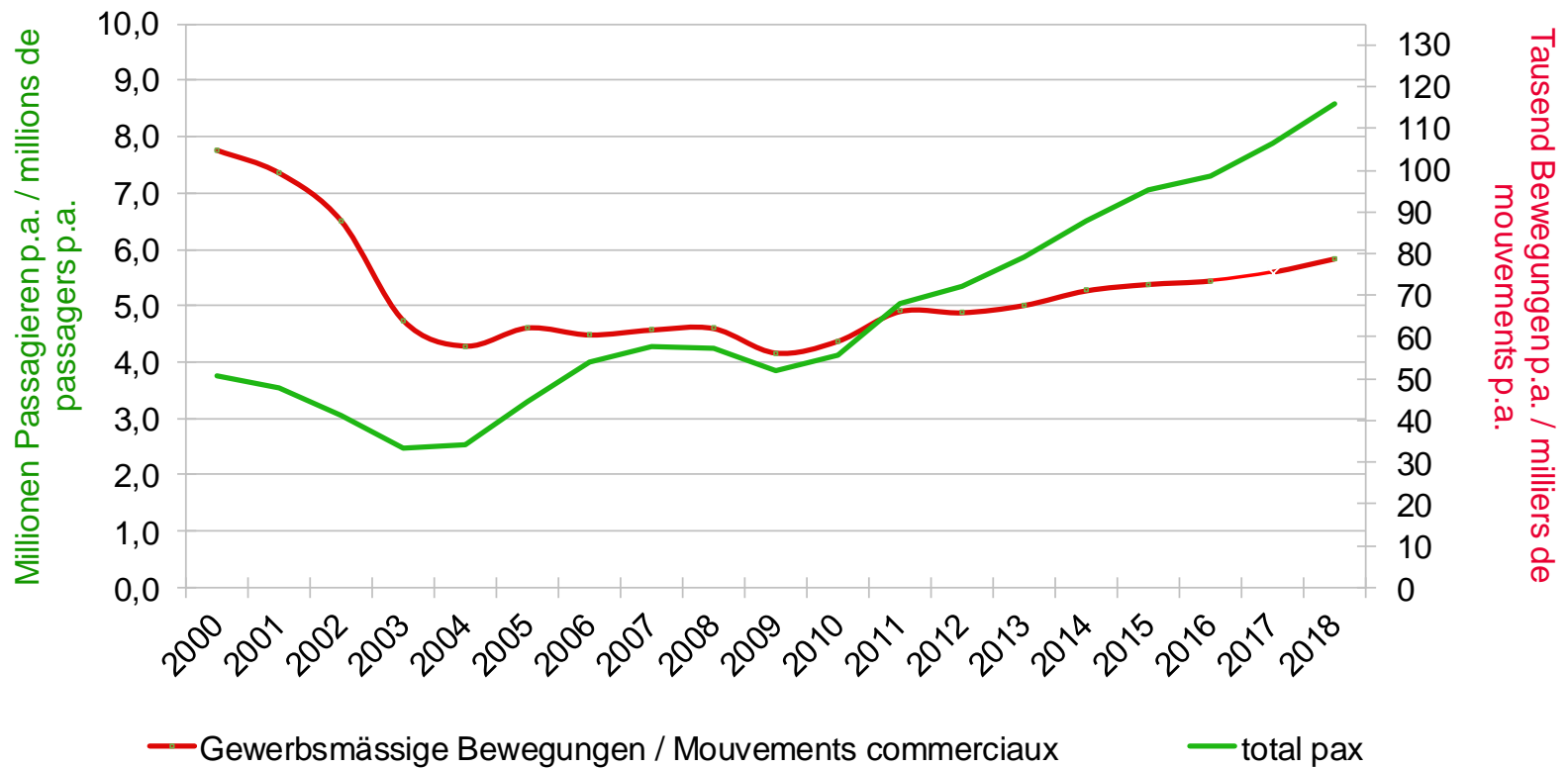
LE NOMBRE MOYEN DE PASSAGERS PAR MOUVEMENTS
(REGULIERS ET CHARTER)

2018: 84%
2017: 82%

■ le nombre de passagers par mouvement ■ le nombre de sièges par mouvement



Traffic passengers / Mouvements commerciaux 2000 - 2018



Les principales compagnies aériennes (Réguliers / Charter)

	2018	2017	Evolution	<i>Parts marché 2018</i>
1 easyJet	5 009 825	4 659 518	7,5%	58,5%
2 Wizz Air	616 641	447 645	37,8%	7,2%
3 Lufthansa	362 015	325 910	11,1%	4,2%
4 TUIfly	319 034	311 961	2,3%	3,7%
5 British Airways	278 517	256 105	8,6%	3,3%
6 Air France	255 832	256 386	- 0,1%	3,0%
7 KLM	194 997	182 341	6,9%	2,3%
8 Pegasus	182 395	162 950	11,9%	2,1%
Autres compagnies	1 349 373	1 277 027	5,7%	15,7%
TOTAL	8 568 629	7 879 843	7,9%	100%

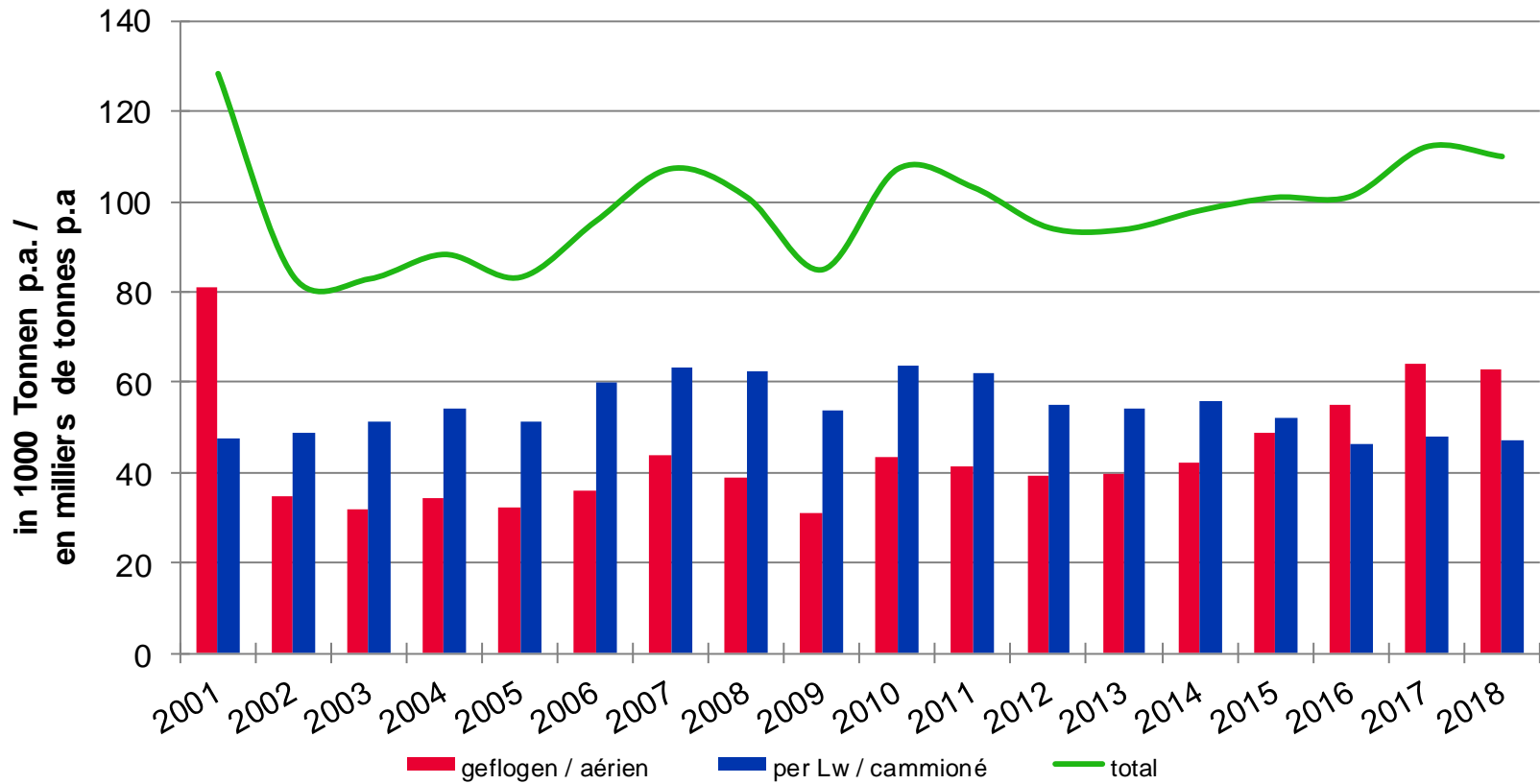
Les 10 premières destinations en vols réguliers et charter

	2018	2017	Evolution
1 LONDON	735 247	733 045	0,3%
2 BERLIN	430 942	438 357	-1,7%
3 AMSTERDAM	440 776	423 990	4,0%
4 PALMA	343 280	363 435	-5,5%
5 BARCELONA	356 545	344 837	3,4%
6 ISTANBUL	343 579	305 337	12,5%
7 PRISTINA	279 610	234 099	19,4%
8 PARIS	255 781	256 618	-0,3%
9 HAMBURG	234 865	223 324	5,2%
10 PORTO	215 018	211 109	1,9%

- **Traffic Fret**



Evolution fret 2001 - 2018



■ **Activités industrielles**



Jet Aviation

Ouverture du nouvel hangar H3
de grande capacité capable
d'accueillir un B 747



Nomad Technics AG



- **Fondé en 2008**
Mise en service à l'EuroAirport
depuis août 2018 :
7 400 m² + 7 000 m² de tarmac au
sein du nouveau bâtiment suisse
pour l'entretien et le
réaménagement de jets privés et
d'entreprises

2.

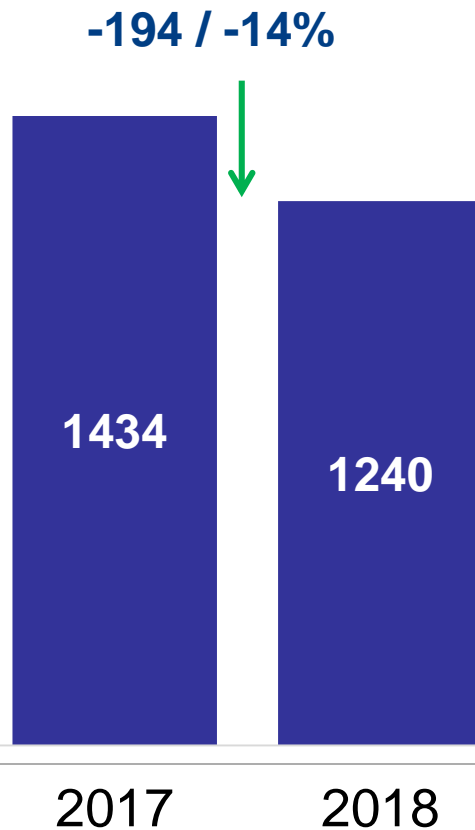
DÉCISIONS CA

Décisions du CA - avril 2018

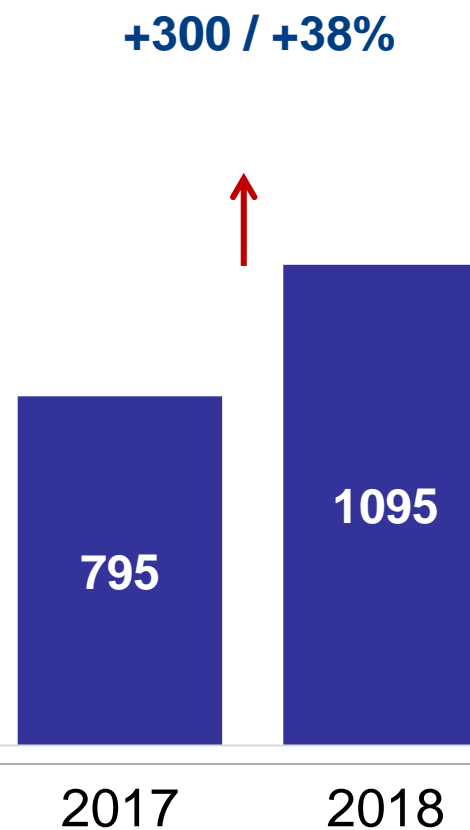
1. **Démarche bilatérale**
2. **A court terme (à fin 2019) : Mouvements totaux 23h00-24h00 : stabilisation jusqu'à fin 2019**
Décollages vers le sud : réduction de moitié entre 23h00 et 24h00
3. **A long terme (dès 2020):**
Focalisation sur le bruit : définition d'une « **courbe limite de bruit** » par les autorités d'aviation civile F et CH
4. Reporting régulier et échanges sur les résultats

Etat à fin 2018 : mouvements entre 23h00 et 24h00

Mouvements programmés



Mouvements retardés

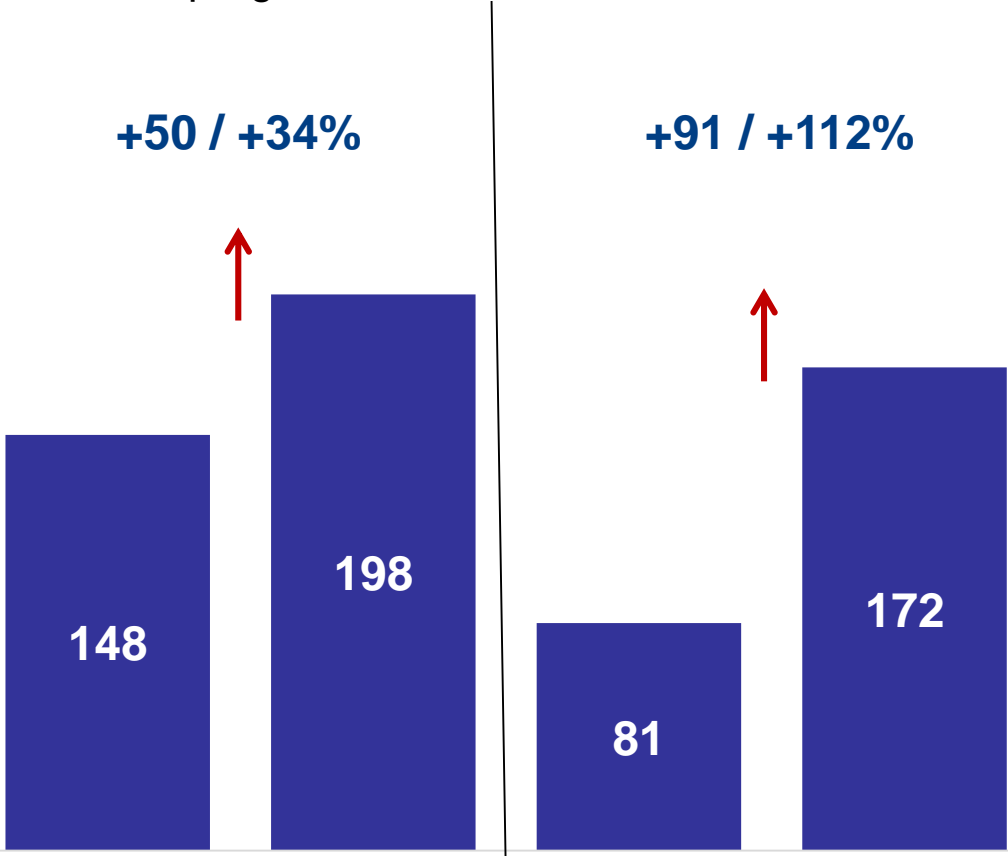


TOTAL
2017: 2229
2018: 2335
= + 5 %

Etat à fin 2018 : départs vers le sud entre 23h00 et 24h00

Mouvements programmés

Mouvements retardés



TOTAL
2017: 229
2018: 370
= + 62 %

2017

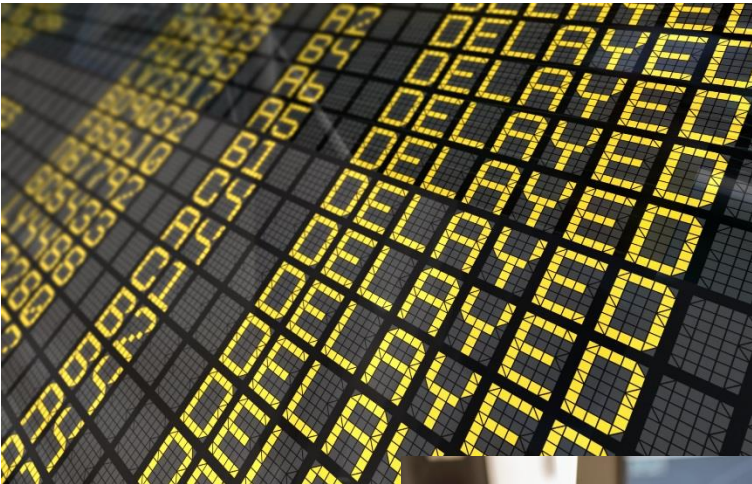
2018

2017

2018

Raisons

Encombrement de l'espace aérien, manque de contrôleurs aériens, météo

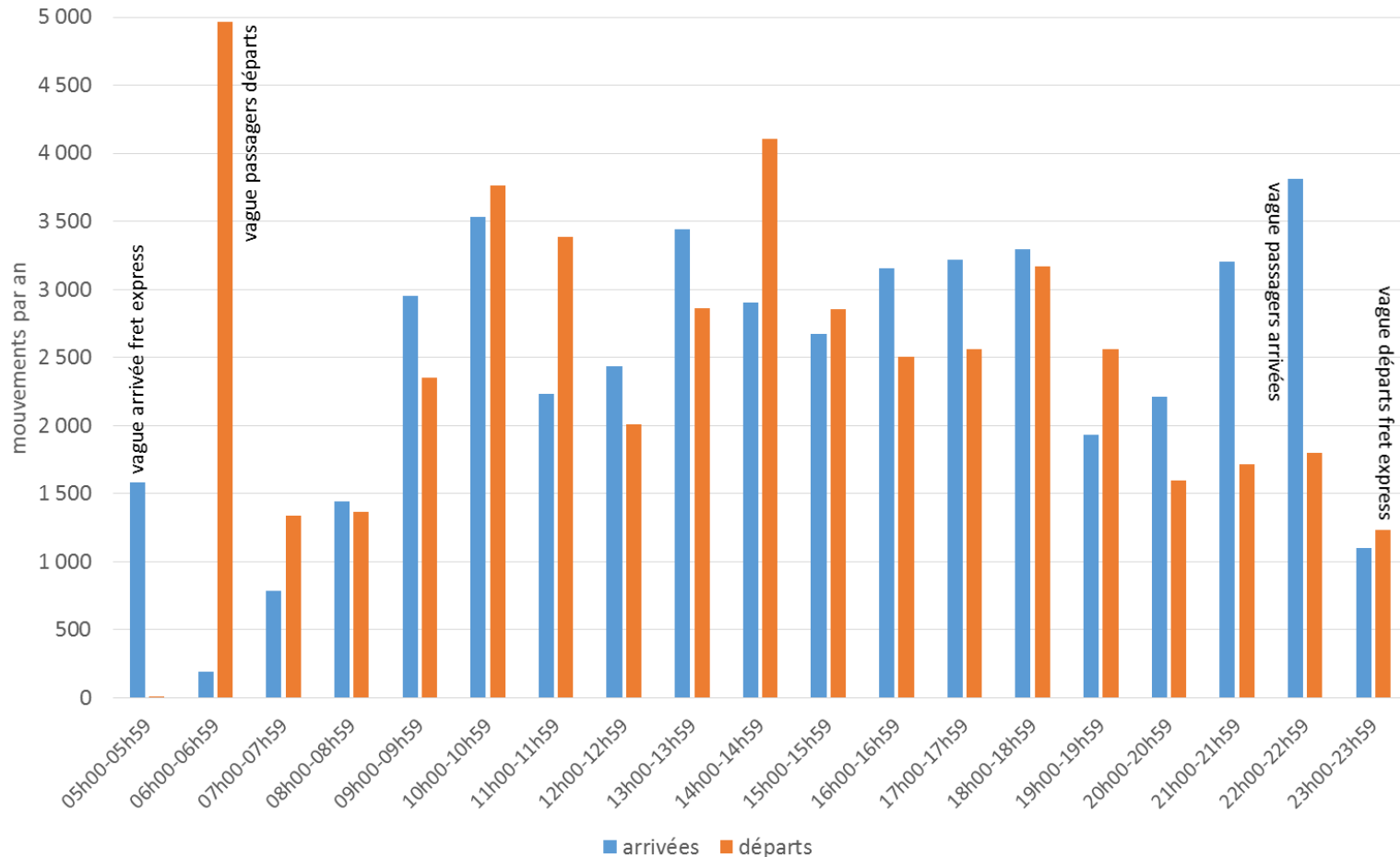


Décisions CA 19.10. + 7.12.18

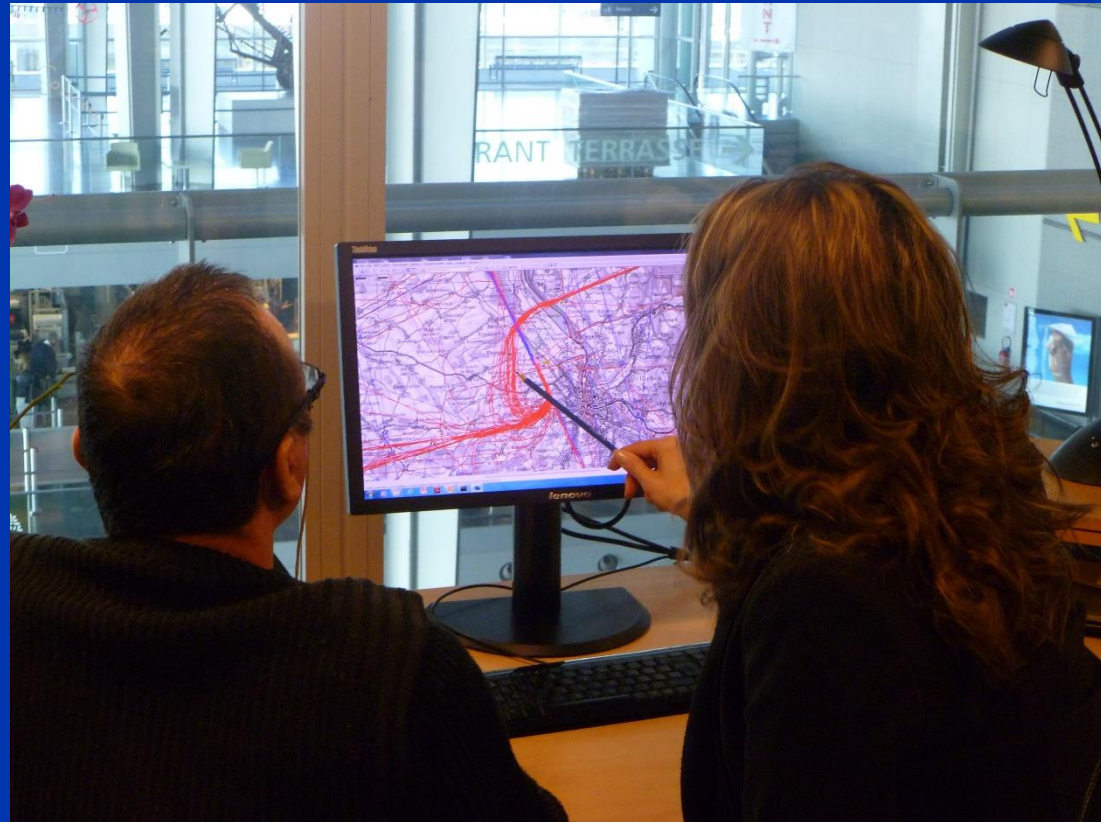
1. Une première évaluation a montré que l'un des **deux objectifs fixés en avril** sera **difficile à atteindre** à fin 2019
2. Action **proactive**: sollicitation auprès de la DGAC « Lancement de l'examen de **mesures de protection contre le bruit renforcées supplémentaires** »
- 3 L'examen de mesures supplémentaires se fait selon la **procédure « d'approche équilibrée »** (« Balanced Approach ») selon le règlement de l'Union Européenne
4. Confirmation du concept « **courbe de bruit limitante** »

Structure opérationnelle

Mouvements par sens et tranche horaire 2018



Mesures renforcées dans le cadre du PPBE



Approche équilibrée : bases

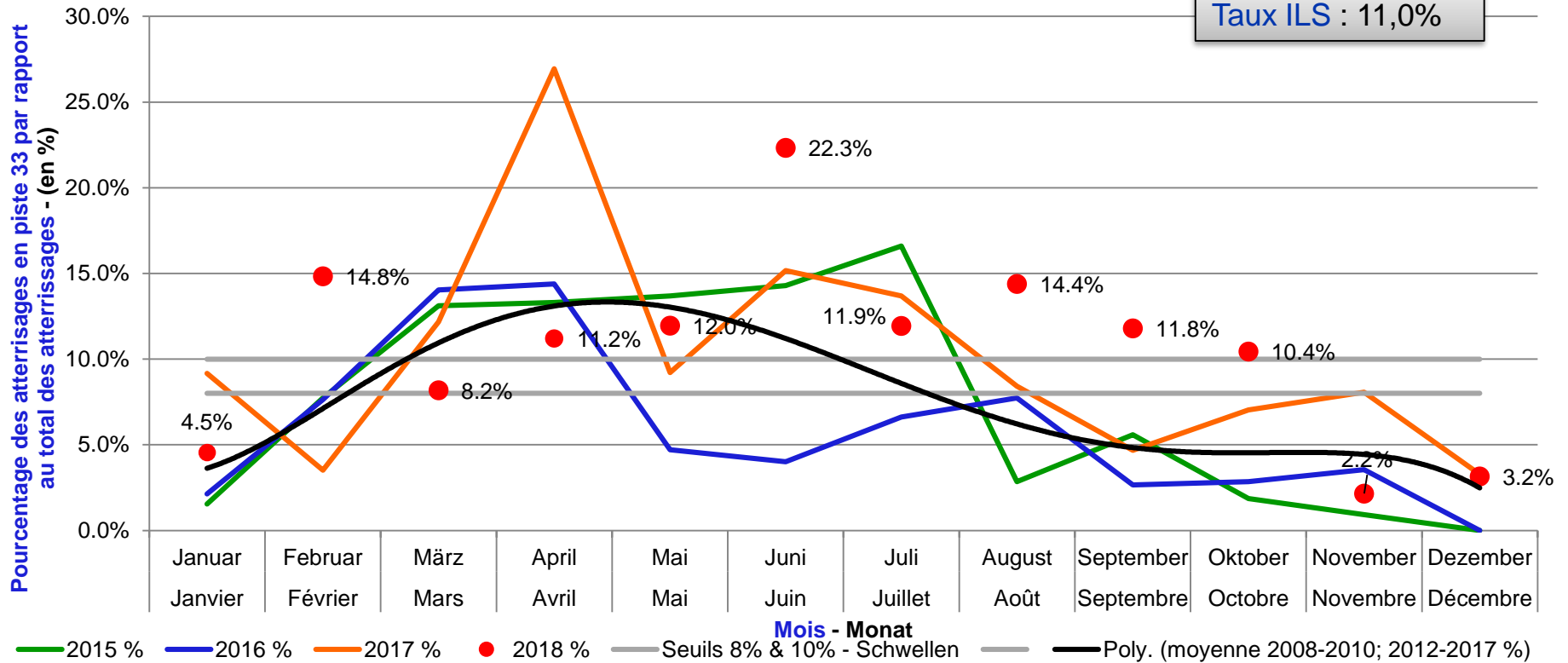
- **Procédure selon le règlement EU 598/2014**
- **Obligatoire pour l'introduction de restrictions liées au bruit**
- **Ne s'applique qu'aux aéroports de plus de 50 000 mouvements/an**
- **Concerne dans l'ordre:**
 1. Les mesures à la source
 2. Les mesures d'aménagement du territoire
 3. Les mesures au niveau des trajectoires
 4. Les restrictions d'exploitation

4.

ATTERRISSAGES DEPUIS LE SUD

ILS 33

Atterrissages par le Sud depuis décembre 2007



5.

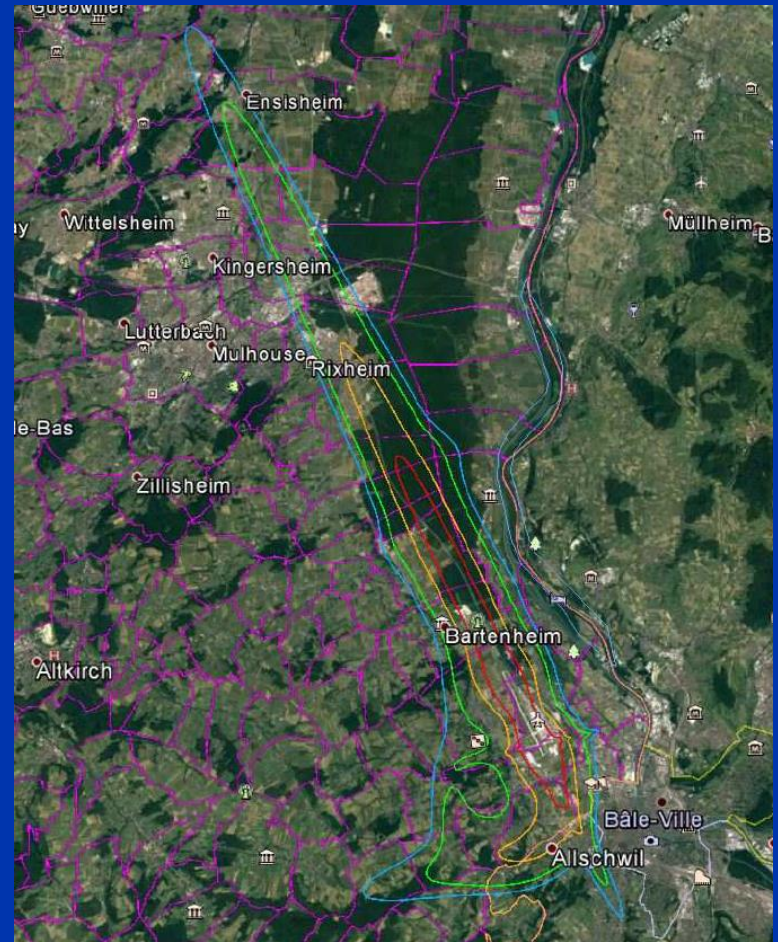
ECHANGE

**Merci de votre
attention !**

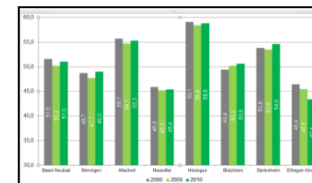
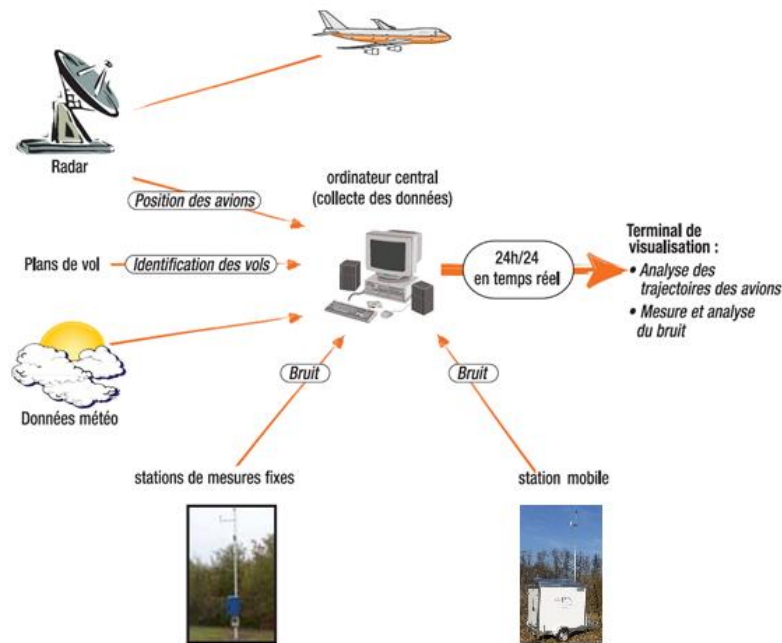
Questions - réponses



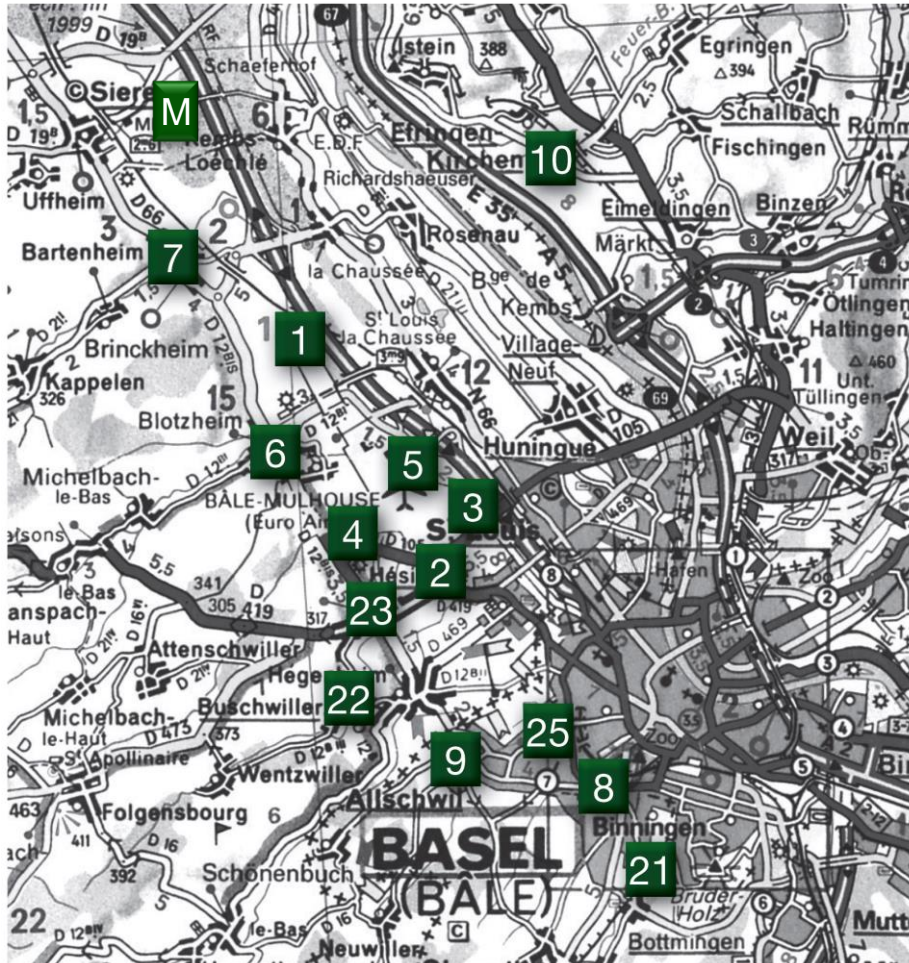
Maîtrise des émissions sonores



SYSTÈME DE MESURE DU BRUIT : CIEMAS



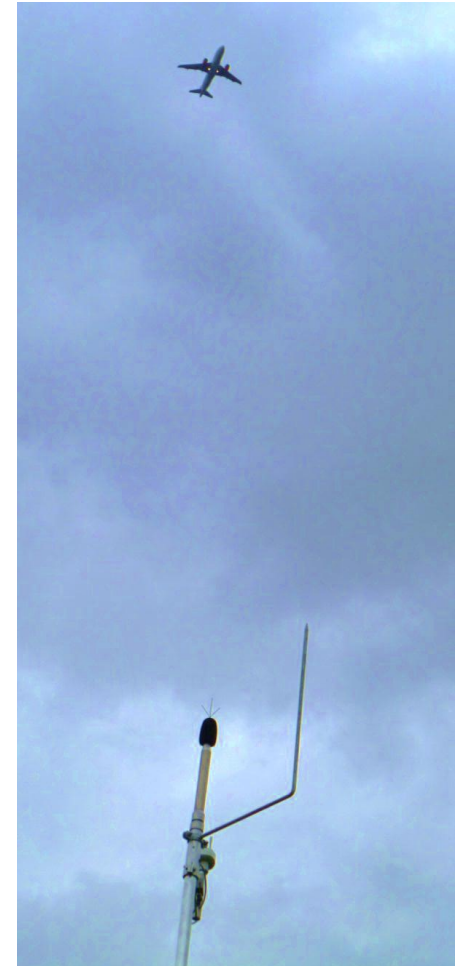
CIEMAS : Emplacement des stations



- 1 Seuil de piste 15
- 2 Seuil de piste 33
- 3 Seuil de piste 26
- 4 Seuil de piste 08
- 5 Silencer
- 6 Blotzheim
- 7 Bartenheim
- 8 Basel-Neubad
- 9 Allschwil
- 10 Efringen-Kirchen
- 21 Binningen
- 22 Buschwiller
- 23 Hésingue
- 24 Station mobile
- 25 Neuallschwil

M Station mobile à proximité du point BN
(à l'Est de Sierentz)

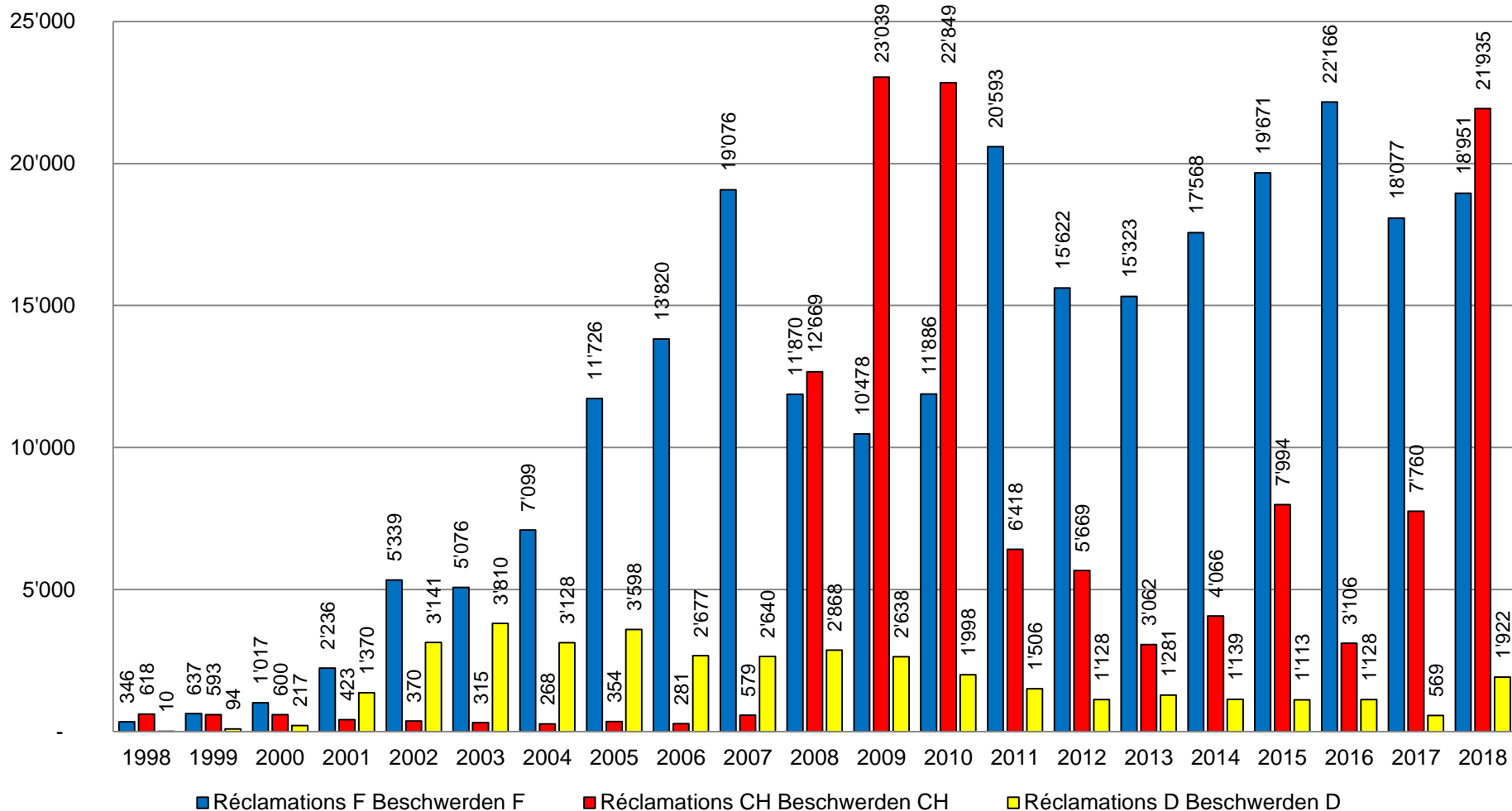
- **Audit externe par un expert reconnu ACNUSA et OFAC**
- **Mise à jour des composants logiciels (bases de données, logiciels, etc.) et matériels (remplacement des serveurs et des chaînes de mesures de toutes les stations)**
- **TraVis : visualisation des trajectoires et mesures bruit en léger différé (30 min)**
- **Webreporting : statistiques bruit en ligne**



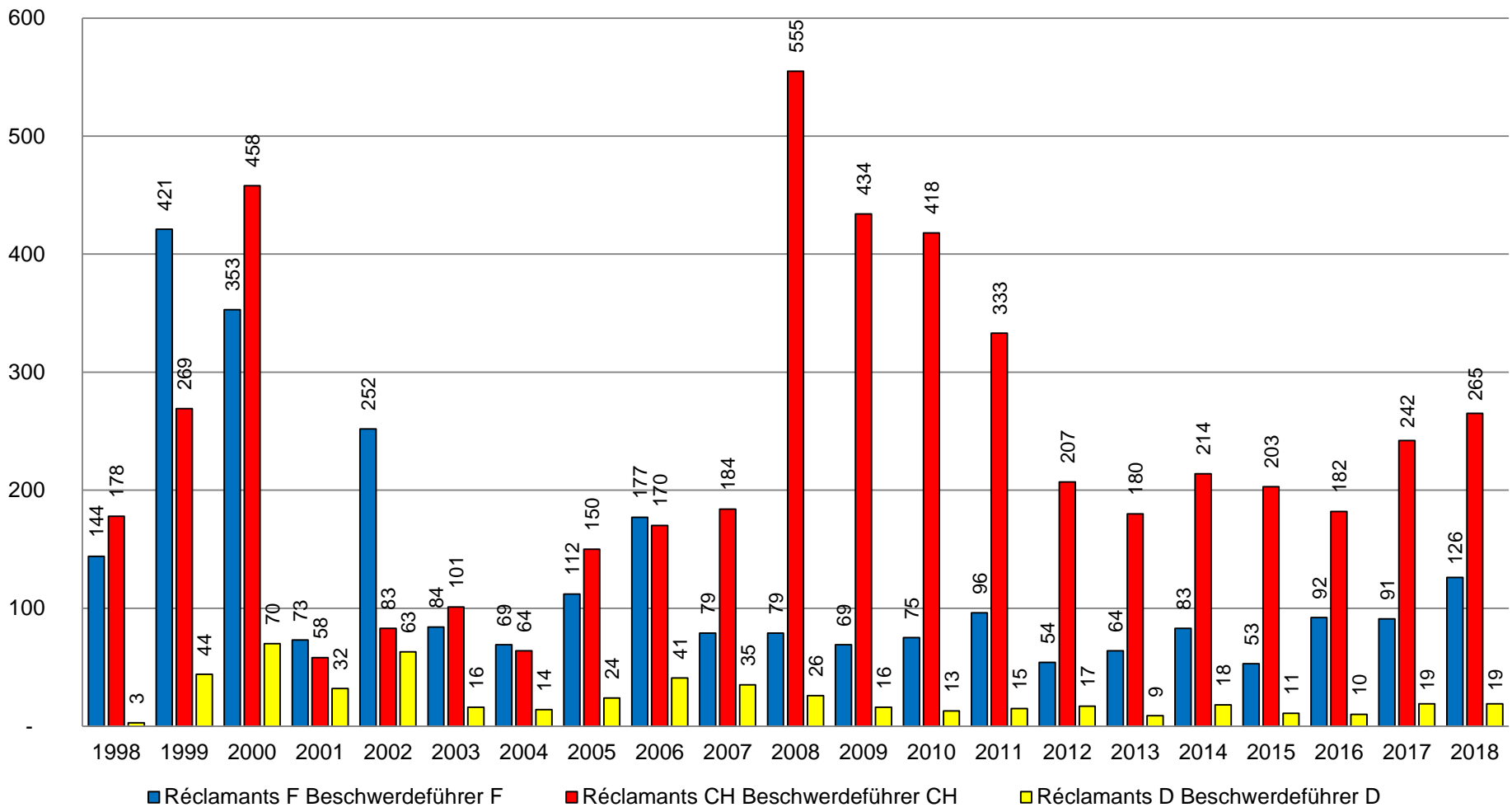
RÉCLAMATIONS



Evolution des réclamations par pays

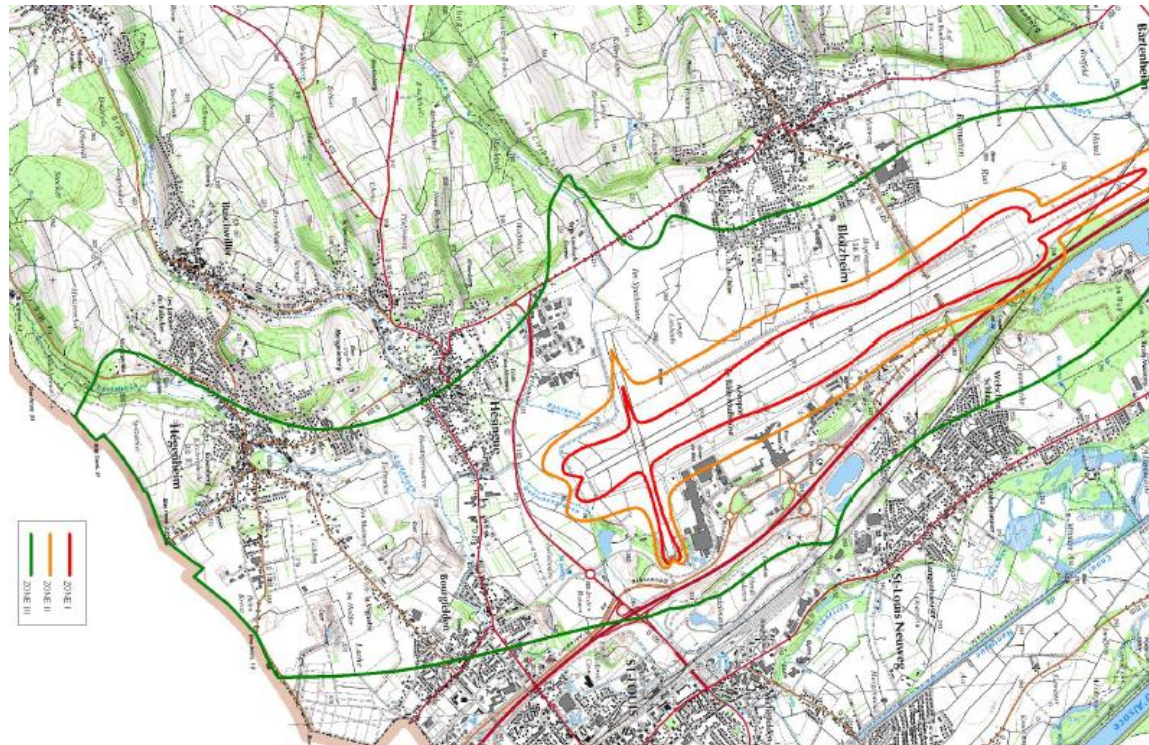


Evolution des réclamants

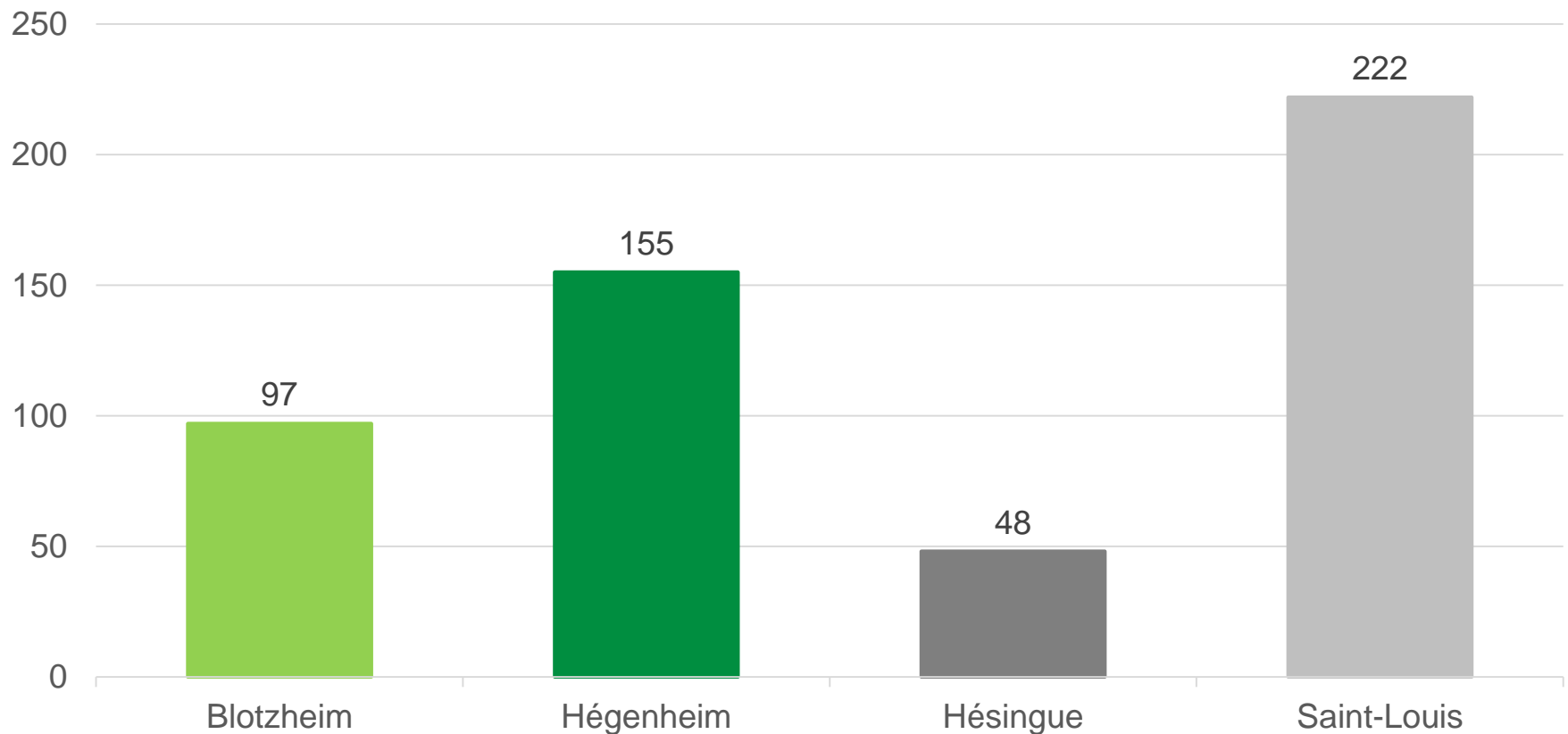


les 3 premiers	25977	61%
les 5 premiers	32056	75%
les 10 premiers	38455	90%
les 20 premiers	40720	95%
les 30 premiers	41429	97%
les 411 au total	42808	100%

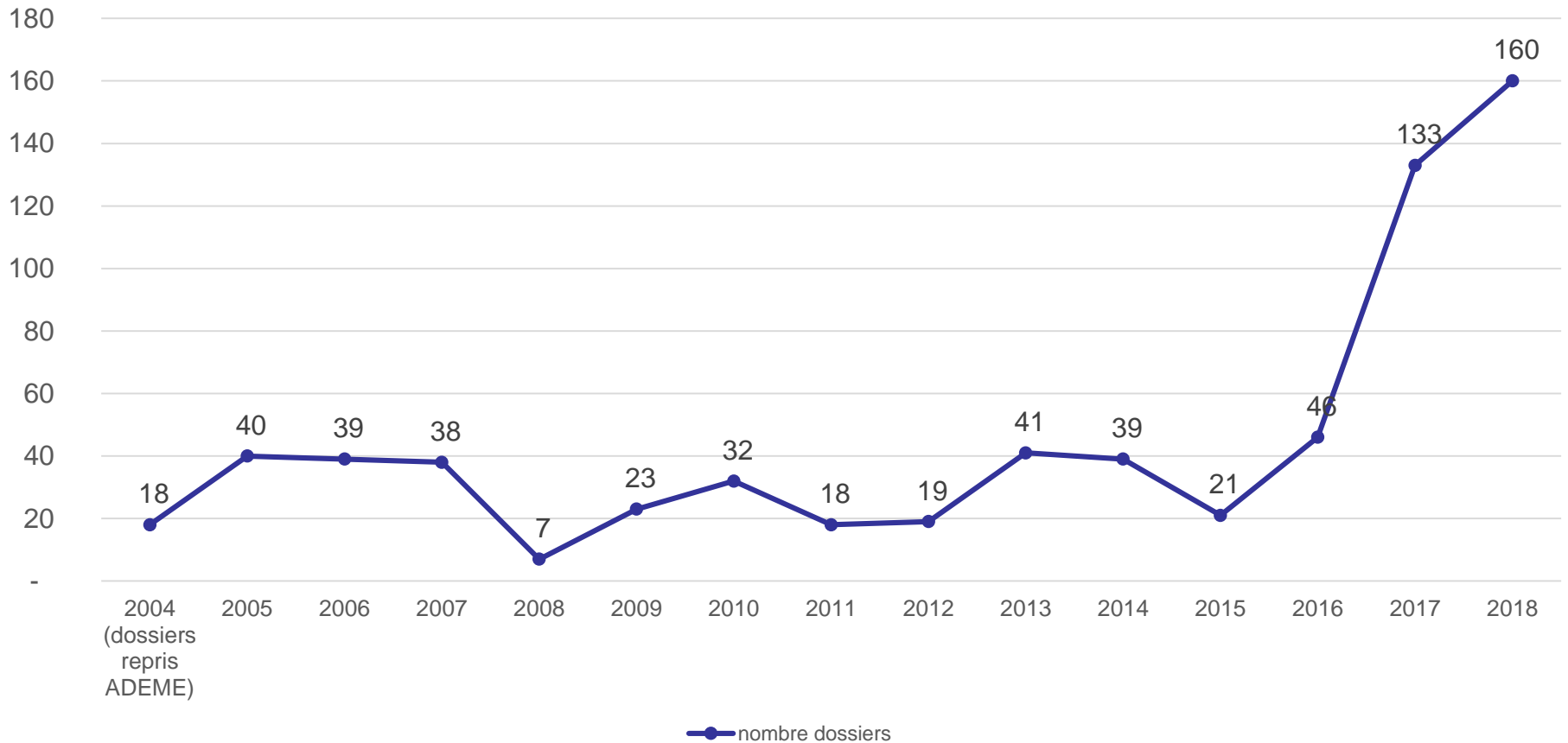
DISPOSITIF D'AIDES À L'INSONORISATION



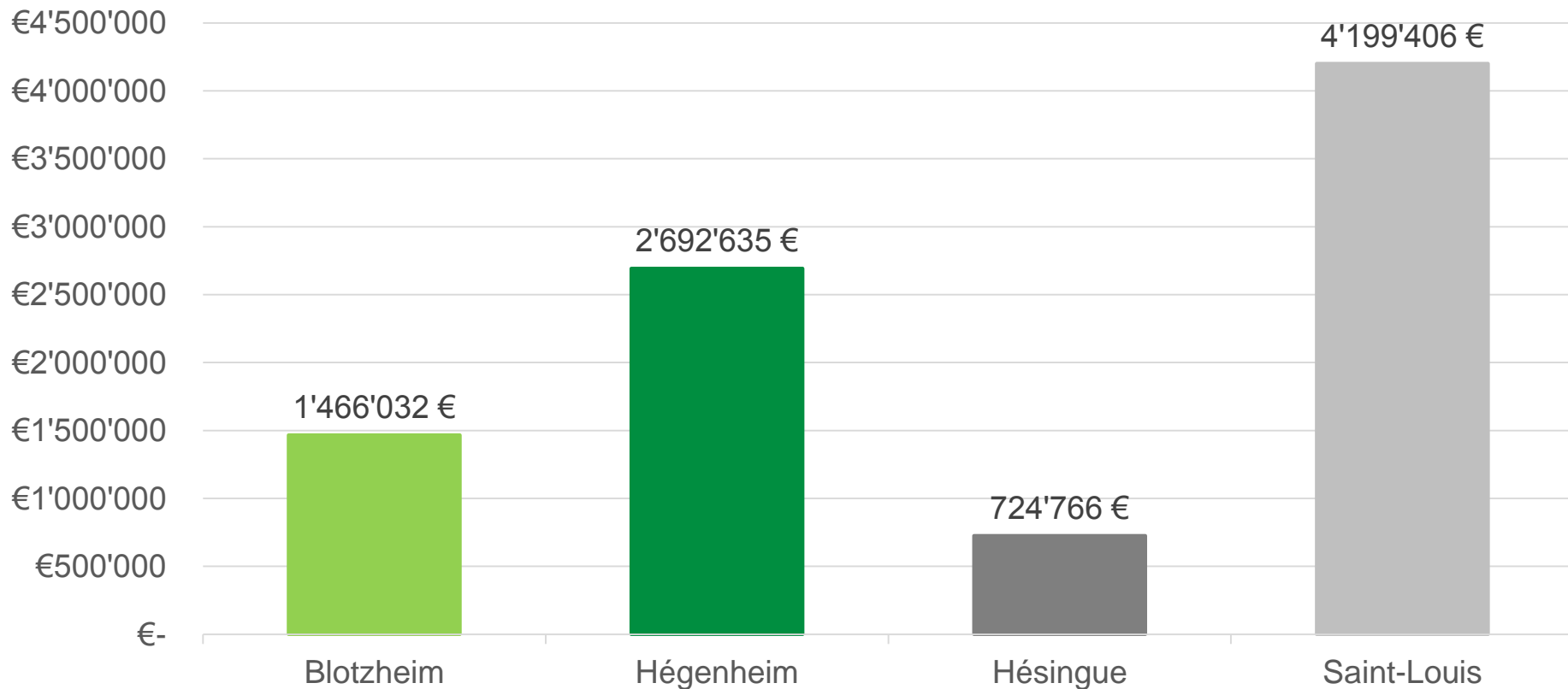
Aides à l'insonorisation – Cumul dossiers 2004 – 2018 (travaux + études acoustiques achevés)



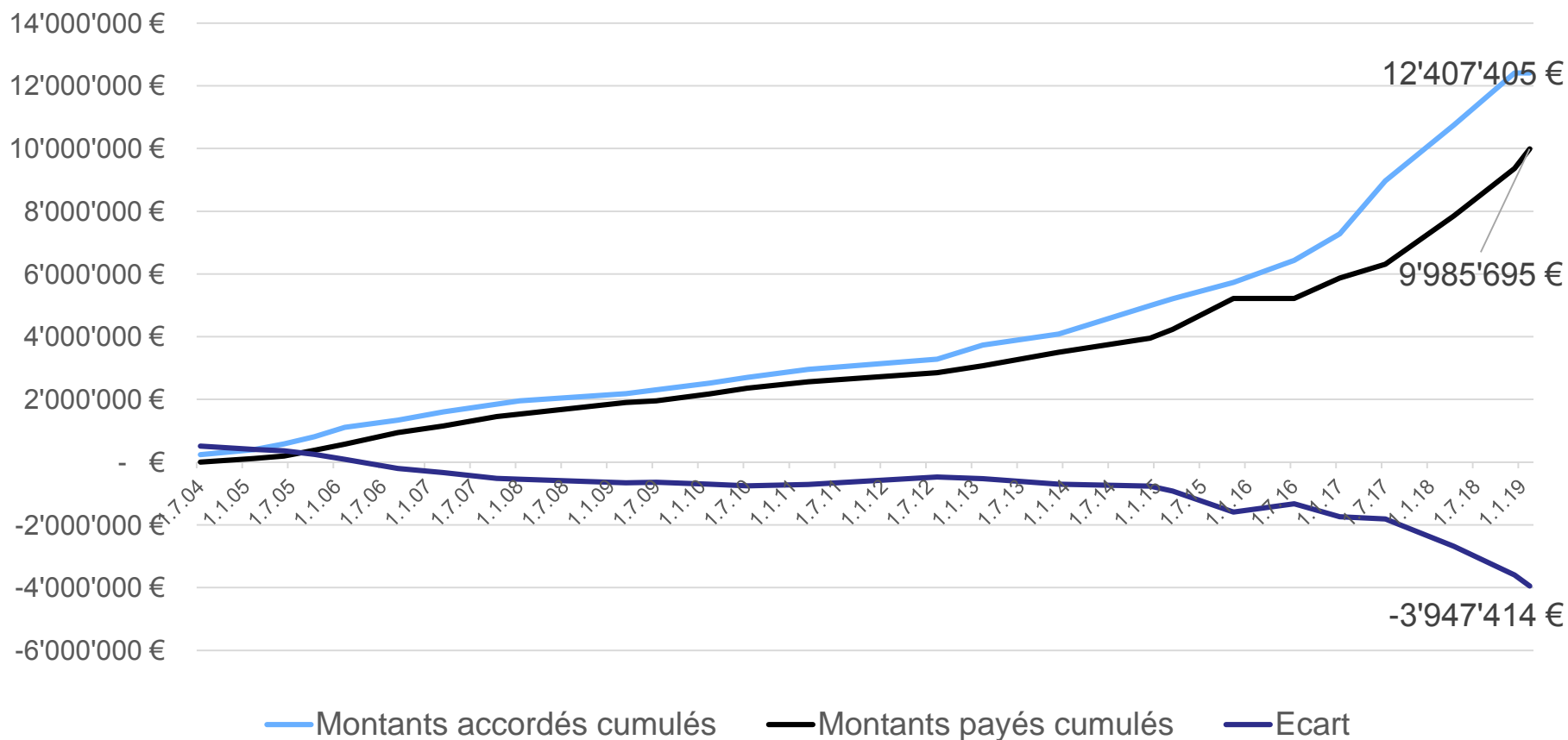
Aides à l'insonorisation – Nombre dossiers CCAR par an



Aides à l'insonorisation – Cumul dossiers 2004 – 2018 (travaux + études acoustiques achevés)



Aides à l'insonorisation – Avance de trésorerie



PROCÉDURES DE NAVIGATION AÉRIENNE (DGAC)

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)



Mesures à l'initiative de l'EuroAirport

Amélioration des procédures opérationnelles aéroportuaires
(optimisation de la planification des vols avant 23h00 et des flottes (avions moins bruyants) en concertation avec les compagnies, exécution des plans de vol, ponctualité, etc.)

→ 2019

Code de bonne conduite

(engagement de tous les acteurs du secteur aérien, par exemple les compagnies aériennes, les services de la navigation aérienne et les assistants aéroportuaires)

→ 2019

Modulation des redevances

(dispositif de redevances d'atterrissage et de décollage différencié qui favorise les appareils les plus silencieux et pénalise les avions les plus bruyants)

→ 2019 à 2022

Mesures à l'initiative de l'EuroAirport

Etude d'approche équilibrée pour évaluer l'introduction de restrictions d'exploitation supplémentaires

→ lancement de l'étude 2019

**Audit du système de mesure du bruit et des trajectoires
(par un expert indépendant accrédité par l'ACNUSA et l'OFAC)**

→ 2019

Mesures à l'initiative de l'EuroAirport

Réseau dit « 400 Hz »

(environ 6 postes de stationnement + étude pour des postes de stationnement liés au terminal)

→ 2021 – 2022

Etude des mesures appropriées de réduction des nuisances sonores liées aux essais de moteurs

→ 2020

Poursuite de l'aide à l'isolation des logements:

(logements F, PGS)

→ 2018 - 2022

Mesures à l'initiative de l'EuroAirport

« Webreporting »

(données environnementales sur Internet)

→ 2019

Visualisation des trajectoires sur Internet

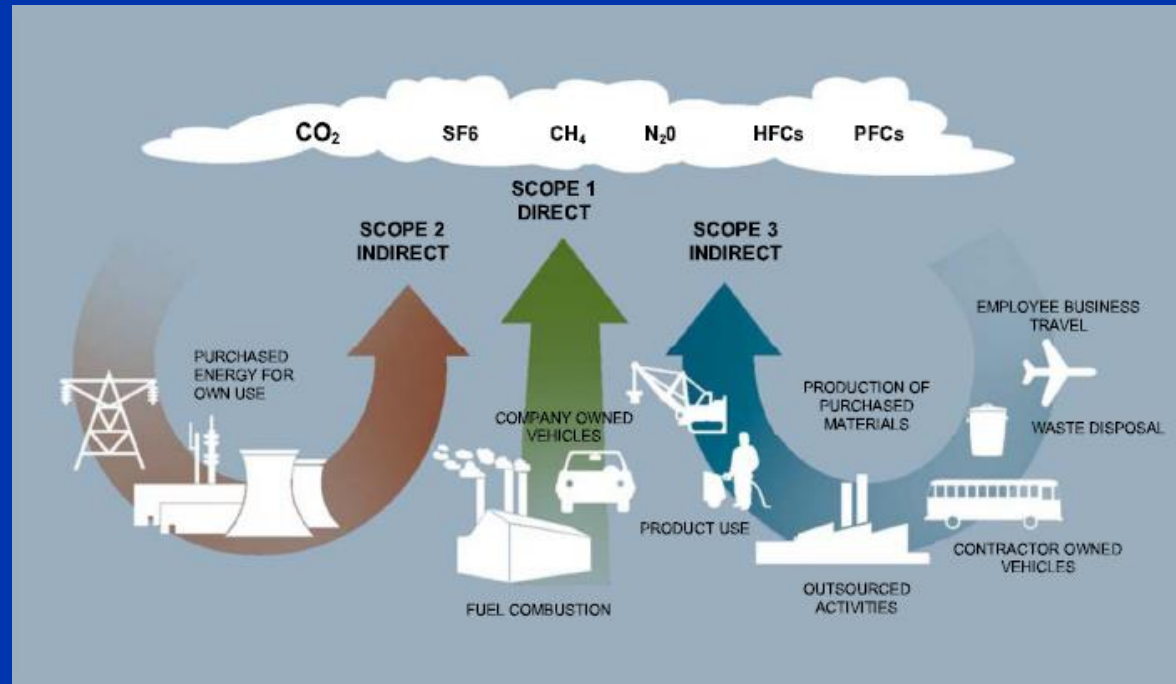
(accessible au grand public)

→ 2019

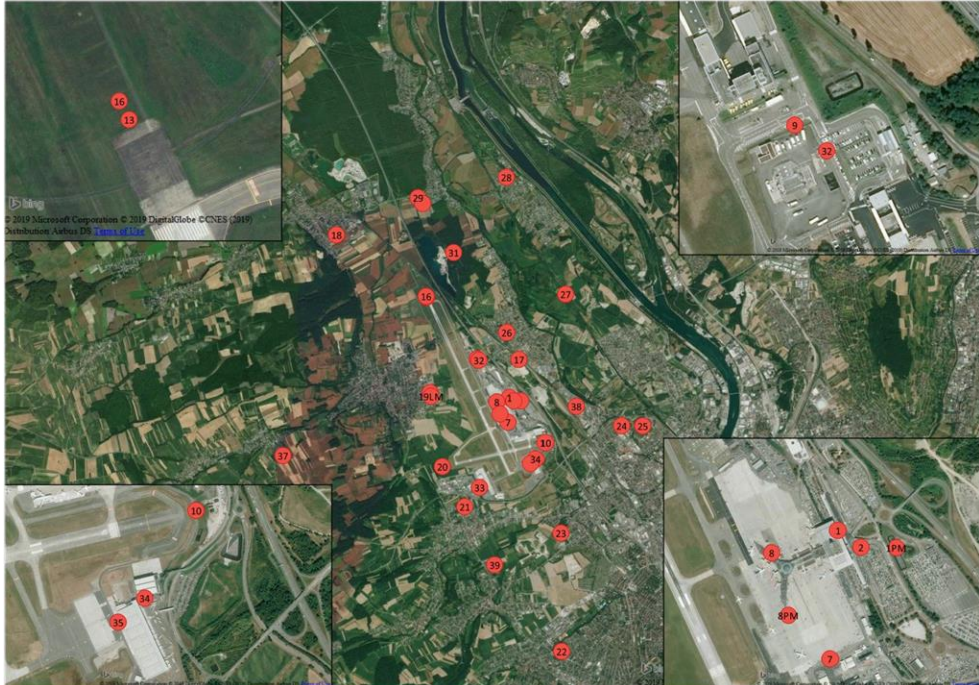
Espace « développement durable »

→ 2020

Qualité de l'air, énergie et climat



SUIVI DES ÉMISSIONS : CAMPAGNE DE MESURES 2019-2020



Moyens mis en œuvre



Tubes passifs



Préleveurs MicroVol



Laboratoires mobiles Remorque et Unimog

Emplacements



SUIVI DES ÉMISSIONS : AIRPORT CARBON ACCREDITATION (ACA)



Les 4 étapes à suivre:



Etape 1 = Cartographie

Déterminer les sources d'émission sous le contrôle de l'aéroport



Etape 2 = Réduction

Recenser les émissions sur les 3 dernières années en suivant un plan de management, puis montrer que les objectifs de réduction ont été atteints



Etape 3 = Optimisation

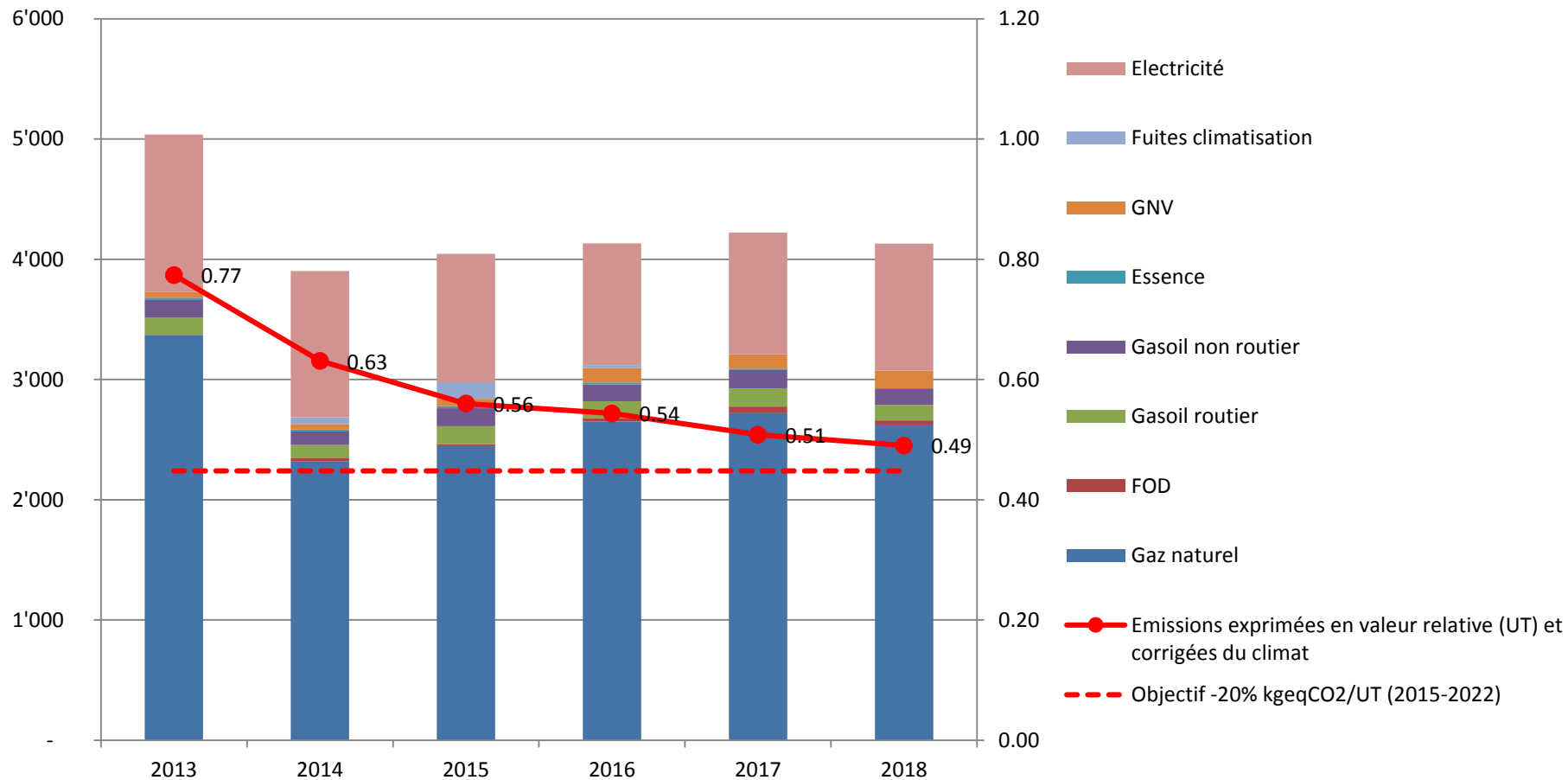
Élargir le champ d'application de l'empreinte carbone aux émissions des tiers



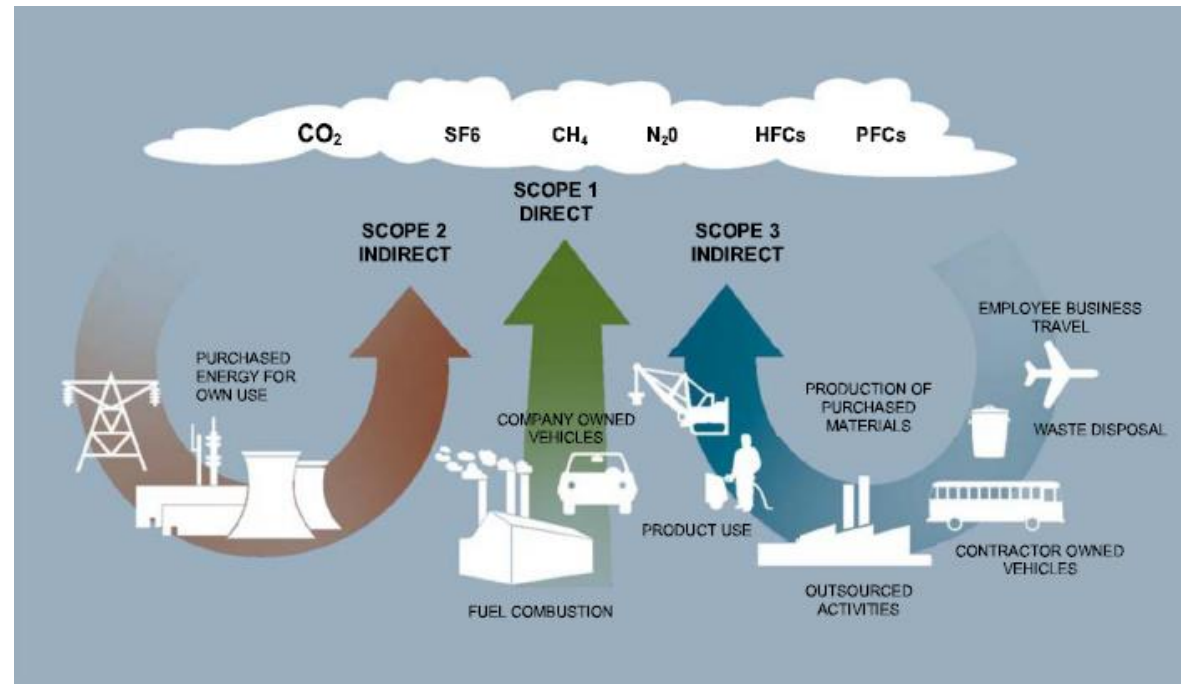
Etape 3+ = Neutralité

Compenser les émissions résiduelles ne pouvant être réduites pour atteindre la neutralité carbone des opérations sous le contrôle de l'aéroport

Evolution des émissions ABM 2013-2018



- Viser prochainement un niveau supérieur de la certification ACA
- Plan de déplacement sur la plateforme
- Plan d'action pour l'année prochaine à détailler



**Merci de votre
attention !**

Questions - réponses

