



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

Saint-Louis, le 21.03.2021

## Consultation publique Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE et étude d'Approche Equilibrée, AE.

**Consultation publique du 11 février 2021 au 11 mai 2021 sur le Projet  
d'arrêté ministériel portant restrictions d'exploitation de l'aérodrome de  
Bâle-Mulhouse.**

**Rapport d'étude Approche équilibrée sur les vols de nuit 497-EAP-ENV  
Analyse et commentaires de l'ADRA**

### Introduction au PPBE et à l'étude d'Approche Equilibrée

Selon la **Directive 2002/49CE** les plans d'action doivent être révisé et publié tous les 5 ans et se fonder sur les cartes stratégiques du bruit, CSB. Celles-ci sont révisées tous les 5 ans au moins (en 2017, 2022).

Directive 2002/49CE :

<https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2021/03/EU2002-49-Directive-bruit.pdf>

#### Présentation du PPBE Bâle-Mulhouse:

<https://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Aerodromes/Aeroport-de-Bale-Mulhouse/Aeroport-de-Bale-Mulhouse-presentation-du-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-2018-22>

#### L'étude d'Approche Equilibrée

Une évaluation coût-efficacité doit être réalisé pour l'ensemble des mesures du PPBE par une étude dite d'Approche Equilibrée selon le **Règlement EU598/2014** entré en vigueur en 2016. Il impose la définition d'objectifs de réduction (par exemple du nombre de personne affectée par le bruit) dès lors qu'un problème de bruit nuisible à la santé est identifié (Indice Lden supérieur à 55dB).

Règlement EU598/2014 :

<https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2021/03/EU598-2014-Approche-equilibree.pdf>

Présentation :

<https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2021/03/EU598-2014-Approche-equilibree-bdef.pdf>

La directive 2002/49CE impose un calendrier avec des « Echéances » strictes pour l'élaboration du PPBE :

L'obligation de révision tous les 5 ans s'inscrit dans un calendrier contraignant de publication fixé par la Commission européenne depuis la première échéance initiée en 2005.

	Lancement de l'échéance	CSB	PPBE
1 <sup>ère</sup> échéance	2005	2007	2008
2 <sup>ème</sup> échéance	2010	2012	2013
3 <sup>ème</sup> échéance	2015	2017	2018
4 <sup>ème</sup> échéance	2020	2022	2024

CSB: Carte Stratégique du Bruit

### 3<sup>ème</sup> Echéance :

Le PPBE actuel aurait dû commencer en 2015. En 2017, les cartes de bruit auraient dû être révisées et publiées.

Le PPBE 2018-2022 n'a pas été publié que le 20 mars 2019. Il a été prolongé en raison de COVID > 2024).

Les mesures contenues dans le nouvel Arrêté d'Exploitation doivent être validées après la Consultation publique qui prend fin le 11 mai 2021 et publiées.

La DGAC devra présenter le PPBE de Bâle-Mulhouse à la Commission européenne à Brussel en juin 2021 pour un bilan d'étape. La commission jugera de la conformité du PPBE et de l'AE à la réglementation.

## Analyse et commentaires de l'ADRA

On peut se référer à ce document pour donner son avis et laisser des commentaires à la consultation.

Les documents de la consultation sont ici :

<https://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Consultation-du-public/Projet-d-arrete-ministeriel-portant-restrictions-d-exploitation-de-l-aeroport-de-Bale-Mulhouse>

(Les pages en référence sont celles du Rapport Version 1.1.)

[https://www.haut-rhin.gouv.fr/content/download/33712/205646/file/497-EAP-ENV\\_Rapport-Approche-Equilibree\\_v1.1.pdf](https://www.haut-rhin.gouv.fr/content/download/33712/205646/file/497-EAP-ENV_Rapport-Approche-Equilibree_v1.1.pdf)

Participer à la consultation en ligne ici :

[http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-du-public-sur-le-projet-d-arrete-a2297.html?id\\_rubrique=8](http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-du-public-sur-le-projet-d-arrete-a2297.html?id_rubrique=8)

### 1. Sur quelle Carte Stratégique du Bruit se base l'Etude d'approche équilibrée ?

(page 26)

A notre connaissance ces cartes n'ont pas été publiées. La méthode d'élaboration, les paramètres, critères, etc ne nous sont pas connus.

Les calculs se basent sur la moyenne de bruit, Indice Lden (en France), Lnight, pic de bruit, etc. (voir page 48 et le PPBE)

Le nombre de personnes impactée n'est pas évalué. Par exemple avec des cartes du bruit indice NA62 (Number Above : nbre d'évènements de plus de 65dBA).

L'OMS recommande une limite de Lden = 45dB et 8 h de sommeil

L'impact sanitaire dépend de chaque évènement sonore (pic de bruit au survol) en Lmax et non pas d'une moyenne du bruit en Lden.

**2. Comment a été choisie l'année de référence des cartes du bruit ?**

L'année de référence des cartes de bruit (page 28) semble être 2018 dans certains cas et une moyenne entre 2016 et 2018 par ailleurs.

Le bruit a fortement augmenté pour la période nocturne depuis le dernier PPBE 2011-2015. Le PPBE précédant 2011-2015 n'a pas été évalué.

L'année de référence pour les cartes du bruit devrait être 2015 ou 2017 pour évaluer les mesures du PPBE 2018-2022.

**3. Quelle légitimité au « Modèle économique » de Bâle-Mulhouse ?**

L'Euroairport a choisi délibérément un modèle de développement basé sur le Low-cost (2003-2004) et le Fret, Fret Express (extension des infrastructures en 2015) en imposant plus de nuisances aux riverains. Les deux activités sont la cause de nuisances importantes entre 22h et 6h. (page 30)

Les prévisions de développement faites en 2007-2008 pour faire accepter à la population l'extension du fret furent sous-estimées, selon les dires de J. Rămi, directeur en 2007 : « Le fret est une activité économiquement marginale et non indispensable pour l'EuroAirport ». La pertinence du modèle économique devrait être évalué sur la base de l'analyse coût-efficacité (économie, social et environnemental, dont l'impact sur la santé).

**4. Evaluation des mesures – Analyse coût efficacité**

Les impacts socio-économiques des scénarios ne prennent en compte que la valeur ajoutée et les emplois... (page 34)

Seul l'impact économique est évalué (chiffré, hors dépréciation immobilière), l'impact social n'est évalué que partiellement par l'emploi. L'environnemental (pollution, Gaz à Effet de Serre) et le sanitaire (santé) sont ignorés (par exemple en « lost lives, lost man years »).

**5. Gains acoustiques ?**

L'évaluation est faite sur un bruit moyen en Lden et Ln et pas sur le nbre d'évènements acoustiques en LAmx (NA, Number Above) contrairement aux recommandations et à la pratique de la DGAC pour la Concertation publique sur RNAV Torpa et Morok avec comptage de la population impactée ! (page 35)

**6. Scénario 4 – Suppression des départs programmés.**

Report de 1442 départs sur la tranche 22h00-23h00. (page 36)

Maintien de 1275 atterrissages (2723 – 1442 -6 = 1275 atterrissages).

L'OBJECTIF n'est pas atteint, Pas de baisse des indices Lden et Lnight.

**7. Scénario 5 - Couvre-feu\_pm**

**Scénario 7 - Couvre-feu\_am**

L'argument économique contre le repos nocturne de 23h à 6h n'est pas fondé (voir 3.). (page 37)

En outre il n'existe pas d'aéroport alternatif à Bâle-Mulhouse, donc pas de départ du Fret Express (comparer à Zürich, Genève, Frankfurt).

L'impact environnemental spécifique au Low-Cost et du Fret express n'est pas évalué.

L'effort d'adaptation est surestimé. Certaines compagnies ont évolué et sont moins impactées.

Toutes les alternatives (scénarios) n'ont pas été étudiées : par exemple l'extension progressive sur plusieurs années du repos nocturne par tranches de 15 ou 30 min (Orly, Nice, Zürich, Genève)

## 8. Scénario 1 et 6 – Interdiction chapitre 3 de marge inférieure à 13 EPNdB

Sans réel effet, car peu d'avions concernés ayant une marge < 13 EPNdB (page 38)

En outre, « En ce qui concerne les restrictions basées sur les performances acoustiques, les aéronefs de Chapitre 4 (et maintenant chapitre 14) ne peuvent pas être concernés ». (page 26, 256, 257)

Proposer des marges de 15 EPNdB et plus.

## 9. Conclusion : pas de gain réel !

**La tranche 23h24h reste impactée par les atterrissages (surtout au Nord) et les retards** entraînant des survols avec pics de bruit gênant pour le sommeil. (page 39)

La tranche 22h-23h est impactée par l'augmentation des mouvements et du bruit (report des vols) : augmentation au Nord (2dB) et au Sud (1dB)

Les indices Lnight (22h-6h) et Lden ne baissent pas de façon significative.

	Horizon à 10 ans	
	Zone Nord*	Zone Sud*
$\Delta Leq_{AC22}$	-2	-1
$\Delta Leq_{AC23}$	6	11
$\Delta Leq_{AC05}$	2	3
$\Delta L_{night} / \Delta Leq_{n22/6h}$	1	0
$\Delta L_{den}$	0	0

### Perspectives :

Combien de mouvement en 2018 ? (page 147)

Selon le rapport le nombre total de mouvements sur 22h00-06h00 dans le scénario de référence **passé de 10056 en 2018 (programmés 9294) à 9932 à 5 ans, à 10922 à 10 ans.** (voir pages 234 et 241...)

En effet « Compte-tenu de la capacité d'adaptation, il n'y a pas de vols annulés, mais plutôt des vols reportés sur d'autres aéronefs » et une même un scénario qui prévoit une croissance du trafic sur 10 ans.

## Résumé

Rappel des positions communes aux associations de riverains en Suisse, en France et en Allemagne : ADRA, BISF (DE) et Schutzverband et Forum (CH).

- Les associations demandent le repos nocturne entre 23h et 6h, cad. pas de vols, sauf vols sanitaires et prioritaires.
- La position des riverains a été examinée dans les scénarios 5 et 7, mais rejetée en raison de pertes économiques prétendument trop élevées, sans réelle justification,

L'étude d'Approche Equilibrée est insuffisante et limite le champ des mesures sur les points suivants :

- Les atterrissages après 23h ne sont pas interdits
- Les décollages programmés après 23h00 sont possibles en cas de « retard » non imputable aux compagnies. Ce terme n'est pas défini et pourrait être interprété abusivement. Les décollages après 23h doivent être limités de façon stricte.

- Restrictions des vols de nuit de 22h à 6 heures pour les avions « bruyants » avec un niveau de bruit au point de survol supérieur à 97 EPNdB : cette limite est trop élevée,
- Pas d'interdiction des atterrissages entre 5h et 6 heures (concerne surtout le fret bruyant)

### **Autres commentaires :**

- L'étude ne fournit pas d'objectif chiffré clair quant à la réduction des nuisances à atteindre.
- L'année de référence 2018 pour les cartes, ou une moyenne de 2016 à 2018, est incorrectement choisie. La directive exige de prendre l'année 2017. Comme le précédent PPBE couvrait les années 2011 à 2015, cette dernière année serait également une référence appropriée,
- Le bruit des avions pris en compte est une moyenne (Indice Lden/Ln), alors que le nombre et le bruit maximum des survols (Indice NA65 en L<sub>Amax</sub>) correspond mieux à l'exposition réelle ressentie, surtout la nuit. Il faut comptabiliser la population impactée pour déterminer l'impact sur celle-ci.
- Le calcul du bruit moyen, tel qu'expliqué dans l'annexe 9, questionne. En particulier, les ajouts habituels de 5 et 10 dB pour *Lev* et *Ln* semblent absents. L'ensemble du calcul du bruit doit être vérifié, corrigé et présenté de manière transparente.
- L'interdiction de décollage décrite dans le scénario 4 ne fait qu'avancer les décollages avant 23h00. Il en résulte une augmentation des survols entre 22h00 et 23:00 heures. Par conséquent, le bruit augmente avant 22 heures. Globalement, il n'est pas réduit, mais seulement avancé d'une heure la nuit.
- Le résultat du scénario 4 en matière de bruit est à mettre en doute. Si plus de 1200 vols sont avancés avant 23h00 et sont donc censés donner lieu à une réduction du bruit de 11-12dB après 23h00, il n'est pas compréhensible que le fait d'avancer les décollages n'entraîne qu'une augmentation de 1-2dB avant 23h00. Ces chiffres doivent être corrigés.
- Certaines données ne sont incompréhensibles. Par exemple, l'aéroport présente ses chiffres annuels sur les vols de nuit de façon différente de l'étude. L'étude ne permet pas la traçabilité des chiffres. Ainsi, les chiffres totaux et la correspondance entre les types d'avions et les classes de bruit utilisées ne sont pas indiqués. Cela doit être corrigé.
- Les dommages socio-économiques causés par les impacts environnementaux et sanitaires n'ont pas été inclus. Cela devrait être corrigé.
- Le calcul du dommage économique potentiel se base uniquement sur les déclarations des compagnies aériennes opérants à Bâle-Mulhouse, sans contrôle ni comparaison. De plus la probabilité que les compagnies partent n'est pas vérifiée. Il manque une pondération de l'occurrence de ces probabilités ou au minimum une fourchette basse et haute des pertes. Cela doit être corrigé.
- La question de savoir où les entreprises migreraient n'a pas été posée. L'étude ne peut donc pas supposer si et comment cela se produira (il n'y a pas d'aéroport alternatif avec des heures de fonctionnement plus longues que Bâle-Mulhouse). Cela doit être corrigé.
- Seules les catégories économiques ont été prises en compte (chiffre d'affaires, emploi, salaires, valeur ajoutée). Les coûts économiques de la pollution environnementale ont été complètement ignorés dans l'étude. Cela doit être corrigé.
- L'étude doit être recalculée sur la base des arguments ci-dessus (indicateur de bruit, année de référence, coûts).
- Le projet d'arrêté ne prévoit pas un contrôle de l'application des mesures et de leur efficacité, ni des sanctions. Cette fonction de contrôle doit être définie avec précision.
- l'heure de décollages étant définie par « quitter le point de stationnement », le survol peut survenir nettement après 23h (23h30) pour un aéronef qui quitte le point de stationnement à 22h59. Cette possibilité est dommageable aux riverains. Ce point doit être clarifié et modifié en conséquence.

### **L'étude a écarté de nombreuses mesures pourtant susceptibles de réduire les nuisances :**

- L'étude n'a pas exploré la possibilité d'optimiser les trajectoires au décollage en piste 15 et 33 pour éviter leur allongement et afin d'en réduire l'impact sonore et la pollution (Recommandation de l'UE). Cette question doit être incluse dans l'étude et des solutions doivent être élaborées.

- Autre mesure possible : réduire le survol des communes de Habsheim et de Rixheim. Certains vols en phase d'atterrissage se font au-dessus de la forêt de la Hardt à environ 750 m à l'Est de l'A35 (point GPS 47°42'06''90N 7°26'50''79E). Cette approche de la piste correspond en fait à la limite EST du cône de l'ILS15.

Suite à ce constat, nous demandons de décaler de 1, voire de 2° vers l'Est le cône d'atterrissage concerné par l'ILS15, ceci afin de limiter le survol des communes de Habsheim et Rixheim.

Après le nouveau calcul, le scénario 4 et les deux scénarios 5 et 7 doivent être réévalués. Les scénarios 5 et 7 permettraient une réduction efficace du bruit et doivent être mis en œuvre de préférence.

Bruno Wollenschneider  
Président