

Charte de l'Environnement de l'Aérodrome de Bâle-Mulhouse - Aviation légère -

Conclue entre :

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse, EuroAirport

Les communes de

Saint-Louis Agglomération, SLA

L'Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, ADRA

Petite Comarque Alsacienne, PCA

General Aviation Center, GAC

Visée par:

M. Louis Lügler, préfet du Haut-Rhin, Président de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse,

la Direction Générale de l'Aviation Civile, représentée par le Directeur de la DSAC-NE, M. Emmanuel Jacquemin,

la Direction des Services de la Navigation Aérienne, DSNA-NE, représentée par M. Claude Michel et M. Benjamin Lotterie.

SOMMAIRE

Champ d'application

Déclaration de principe

Documents de base

Dispositifs qui inspirent le contenu de la charte

Dispositions factuelles

Comité permanent/Comité de suivi

Réclamations

Annexes

1. Champ d'application

Cette présente charte a pour ambition de traiter des nuisances de l'aviation légère. Cependant en raison du recours à des dispositifs généraux de mesure (suivi de trajectoire, relevés de bruit et de la qualité de l'air...) et en raison du caractère indifférencié du contenu et du recueil des réclamations il est convenu que le traitement des demandes autres que celles ayant trait à l'aviation légère font l'objet d'une analyse dédiée soumise à l'appréciation de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE).

Cette charte décline des actions précises concertées dont la mise en œuvre est de la responsabilité des parties prenantes.

Elle s'applique également aux pilotes d'avions non-stationnés à Bâle-Mulhouse, les pilotes pouvant être rendus attentifs à ces clauses dans le cadre du processus d'autorisation préalable de ces vols (PPR).

2. Déclaration de principe

Les Membres de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse :

- Estiment que cette Charte constitue un outil d'aide à la décision pour mettre en place une politique permettant de concilier la qualité de vie des

riverains et des populations survolées avec un fonctionnement raisonnable et responsable de la plate-forme.

- Constatent que les nuisances en matière de bruit et de qualité de l'air générées par l'exercice de l'Aviation Légère sur l'Aérodrome précité nécessitent d'être réduites afin de réduire les nuisances subies par les riverains et les populations survolées, leur démarche s'inscrit pleinement dans le prolongement des dispositions de l'Accord de Paris sur le climat du 22 avril 2016 et des textes subséquents
- Décident que pour concilier à la fois cette activité et la qualité de vie des riverains et des populations survolées, une réduction des nuisances doit pouvoir être assurée par un dispositif concerté constitué pour l'aviation légère par :
 - a. Le respect des textes et de la réglementation en vigueur, cités ci-dessus, relatifs notamment à l'aviation légère et la prise en compte des recommandations et des mesures d'accompagnement prévues par les organismes impliqués.
 - b. Le contenu des réclamations, considérant que le caractère partiel des informations produites par le réclamant ne constitue pas pour autant un obstacle à leur prise en compte.
 - c. La maîtrise de l'urbanisation aux bords de l'aérodrome par la prise en compte des conséquences nées du respect du PEB, du PGS et du PSA et la mise en œuvre d'options dédiées en matière de PLU, ou PLUi, SCOT notamment au regard des inscriptions du SRADDET et du PCAET par les Collectivités territoriales concernées.
 - d. La mise en œuvre des mesures découlant du PPBE.

Ils s'accordent sur la nécessité d'avoir recours à une tierce expertise indépendante en cas de litige d'interprétation et d'usage des dispositions de la présente charte, et soulignent l'intérêt de faire appel à l'ACNUSA dans les conditions de saisine dédiées.

3. Documents de base

- Loi constitutionnelle N°2005-205 du 1er mars 2005 (Charte de l'environnement Article 7)
- Article L112 et suivants du code de l'urbanisme (PEB)
- Articles L571-13 et R 571-73 et 78 du Code l'environnement (CCE)
- Code de l'aviation civile
- SERA, Règlement UE 923-2012
- Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des Agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux
- Arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (classification CALIPSO)
- Circulaire du 6 décembre 2005 ayant trait à la maîtrise des nuisances sonores.
- Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures de circulation aérienne pour l'utilisation des aéroports par les avions.
- Arrêté du 24 avril 2022, modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aéroports et autres emplacements utilisés par les hélicoptères.
- Décret N° 2022-746 du 27 Avril 2022 modifiant les dispositions relatives à l'atterrissage et au décollage des avions hors des aéroports et créant un régime de sanction.
- Ligne directrice relative au bruit dans l'environnement dans la région Européenne, OMS.
- Rapport de l'ACNUSA du 15 juillet 2020 sur les Nuisances sonores de l'aviation légère.
- Rapport de l'ACNUSA de février 2021 relatif au contexte de la lutte pour le climat dans le secteur aéroportuaire

4. Dispositifs qui inspirent le contenu de la charte

4.1 Inventaire de l'existant

Un inventaire complet des appareils basés sur l'aérodrome ou qui le fréquentent régulièrement est joint à cette charte ; il est mis à jour régulièrement par le GAC. Les propriétaires ou à défaut les pilotes sont tenus de l'informer de toute modification relative à cet inventaire.

L'inventaire comportera les informations suivantes :

- Immatriculation de l'appareil, marque, modèle, date de mise en service,

- Équipement d'un silencieux, type d'hélice, système de repérage des trajectoires (type de transpondeur et de l'instrument de localisation),
- Indice de performance sonore (notamment classification CALIPSO ou OFAC),
- Consommation horaire moyenne en carburant et type de carburant, pour évaluation de l'empreinte carbone relative à la consommation (méthode en annexe).

4.2 Amélioration du parc des avions basés

Lors du renouvellement de la flotte, les propriétaires s'obligent à acquérir ou à louer des appareils dits de « nouvelle génération » moins bruyants ou des avions électriques.

Les Collectivités territoriales s'engagent sous conditions d'éco-conditionnalité à aider à l'obtention de subventions pour faciliter l'utilisation d'appareils à propulsion électrique ou l'équipement avec des réducteurs de bruit.

Le gestionnaire de la plateforme s'engage à favoriser des conditions d'accueil privilégiées aux appareils les moins bruyants.

4.3 Respect des trajectoires

Il est institué un système destiné à présenter les trajectoires à respecter lors des vols, notamment dits « de tour de piste », et à interdire les zones à ne pas survoler (carte VAC, Visuel Approach Chart).

Les pilotes s'engagent à respecter les trajectoires définies et notamment d'éviter les « zones d'attention particulières » (sauf raison de sécurité).

Comme l'espace aérien entourant l'aéroport de Bâle-Mulhouse est un espace de classe D, tous les appareils sont équipés d'un transpondeur (type S ou équivalent) permettant de repérer leur trajectoire par radar (traçage et immatriculation).

A chaque réunion de la Commission Consultative de l'Environnement et/ou du comité de suivi (voir point 6ss plus loin) une analyse du respect des trajectoires est présentée en tenant compte du contenu et des tracés de la carte VAC (Visuel Approach Chart), du circuit de tour de piste et des survols ayant donné lieu à plaintes intervenus depuis la dernière réunion. Les tracés pourront être enrichis et détaillés sur une carte pédagogique développée notamment à partir du dispositif d'informations complémentaires (ICARUS ou CASH) voire par la prise en compte de repères naturels ou artificiels.

Un suivi des données portant sur les trajectoires sera mis à la disposition du public et de la CCE par les services de l'Aviation Civile afin d'apporter tout correctif utile à la carte VAC ou au circuit de tour de piste et permettre un

repérage simple et rapide des manquements afin d'instruire les réclamations correspondantes dans le délai le plus réduit possible pour rappeler les bonnes pratiques aux auteurs des manquements.

4.4 Mises à jour de la carte VAC (carte d'approche à vue)

Le SNA et l'aéroport s'engagent à compléter la description des trajectoires pour les tours de piste. Le SNA établit en coordination avec l'exploitant une carte VAC détaillée, précisant les agglomérations à ne pas survoler notamment les zones d'habitations, les établissements scolaires et de santé, ainsi que les « zones d'attention particulières » comme la Petite Comarque Alsacienne (PCA), dans la mesure où sont respectées les règles de la sécurité aérienne ainsi que les trajectoires d'entrée et de sortie.

Les hauteurs minimales de survol en tour de piste prescrites dans la carte VAC peuvent être supérieures à celles de l'Arrêté du 10 octobre 1957, s'il en résulte une baisse des nuisances globales. Il faut toutefois relever qu'en lien avec la présence de la zone de manœuvres terminale (terminale manoeuvring area, TMA) de l'aéroport, les altitudes des tours de pistes ne peuvent pas dépasser le plancher de cette zone.

4.5 Réduction des émissions sonores et des effets sur la qualité de l'air

Les propriétaires et les pilotes s'engagent à utiliser en priorité les appareils les moins bruyants et notamment ceux dotés de réducteurs de bruit ou d'un mode de propulsion électrique, l'indice de performance sonore C_{lipso} étant susceptible de servir de référence, ainsi que l'évaluation de l'empreinte carbone tels que présentés lors de l'inventaire des appareils basés sur l'aérodrome ou qui le fréquentent régulièrement.

L'engagement des pilotes tel qu'il résulte de leur programme de formation et des dispositions de la charte doit les conduire à respecter les recommandations tendant à minimiser les émissions sonores des appareils pendant les différentes phases de vol.

4.6 Adaptation aux pollutions exceptionnelles

Il est recommandé aux pilotes de s'abstenir de tout vol lorsque les mesures des pollutions de l'air du département indiquent des taux d'ozone ou de particules élevés. En particulier, en cas d'arrêté préfectoral pour ces raisons et concernant la circulation routière, ils s'engagent à limiter le nombre de séquences d'entrainement comprenant des tours de pistes et des vols locaux.

4.7 Contrôle du niveau de nuisances sonores et de la qualité de l'air

L'exploitant d'aérodrome s'engage à réaliser des mesures de bruit et de qualité de l'air, à titre permanent ou dans le cadre de campagnes ponctuelles. Les localisations des points de mesure et les modalités des mesures seront définies de façon concertée pour caractériser les pollutions liées aux activités aéroportuaires.

Les collectivités territoriales signataires s'engagent à étudier la possibilité de soutiens en faveur de l'acquisition de dispositifs permettant les mesures de bruit et de qualité de l'air et de leur exploitation.

5. Dispositions factuelles

5.1 Rappel et respect des consignes

Les aéroclubs comme les éventuels autres utilisateurs s'engagent à rappeler périodiquement les consignes d'aérodrome et la présente charte à leurs membres et à intégrer ces informations à la formation des élèves-pilotes. Elle est portée à la connaissance des pilotes d'avions non stationnés à Bâle-Mulhouse dans le cadre des procédures d'autorisation préalable (PPR).

En dehors des phases de décollage et d'atterrissage, et des manœuvres qui s'y rattachent, les pilotes sont tenus de respecter les réglementations. Les pilotes s'engagent à optimiser la hauteur de survol par rapport à la hauteur minimale réglementaire, afin de réduire les nuisances.

5.2 Restrictions d'utilisation

Du 01 avril au 31 octobre inclus, il est recommandé d'éviter de voler aux heures de repos de 11:30h à 14:30h locales les samedis, dimanches et jours fériés.

Par ailleurs, pour la même période et durant ces mêmes horaires, il est recommandé d'interdire - tant que faire se peut et pour les appareils non encore équipés de dispositifs réducteurs de bruit, les vols d'entraînement avion « basse hauteur » et les tours de pistes « école », afin de favoriser la quiétude de la mi-journée.

L'équipement en silencieux est de classe A100, indice >100 (avions enregistrés dans le registre C-clipso) et/ou de classe D (Swiss Aircraft register).

Les avions sont équipés de transpondeur type S ou équivalent en marche pendant les vols.

Les vols acrobatiques (voltige) sur et dans les environs de la plateforme est proscrite.

Les mouvements annuels sont à limiter à 15'000 mouvements au total, dont 8000 max. pour les écoles de pilotage (ADRA, BW le 24.07.2022)

5.3 Dispositions relatives aux tours de piste et vols locaux :

Les tours de pistes sont réservés aux avions équipés en silencieux est de classe A100, indice >100 (avions enregistrés dans le registre C-Clipso) et/ou de classe D (Swiss Aircraft register).

Les tours de pistes sont limités aux horaires suivants :

- Du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à la nuit aéronautique, au plus tard 22 h ;
- Le samedi de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h ;
- Interdit le dimanche et les jours fériés.

Le nombre d'avions en même temps sur le tour de piste est limité à trois.

Les tours de pistes sur une journée sont à répartir à part égale entre la zone ouest et est de l'aéroport sous réserve des éventuelles instructions contraires du contrôle aérien pour des raisons de sécurité.

Les tours de piste sont planifiés de façon à pouvoir éviter des vols d'attente en raison de vols commerciaux programmés. Si ceux-ci s'avèrent malgré tout nécessaires, ils ne doivent pas impacter les zones sensibles.

La GAC met en place une organisation qui permet d'assurer le respect de ces engagements et de suivre les éventuels écarts avec leurs justifications.

6. Comité de suivi

6.1 Composition

Le comité de suivi est présidé par le Préfet ou son représentant ou par le gestionnaire de l'aéroport.

Sont en outre membres de droit :

- Deux représentants de l'aéroport
- Deux représentants des usagers de l'aéroport
- Deux représentants de l'Association ADRA
- Un représentant de la PCA
- Deux représentants des collectivités locales

6.2 Rôle

Le comité de suivi veille notamment à la diffusion de la Charte par tous les moyens appropriés, à son application et à son respect ; il est force de proposition auprès de la CCE pour la mise en œuvre d'actions complémentaires.

Le comité s'assure entre autres du bon traitement des réclamations selon le processus décidé.

Par le biais d'un rapport de synthèse répertorie les réclamations et les suites données, il mesure le degré d'application de la Charte, les manquements constatés et propose le cas échéant des mesures correctives.

6.3 Saisie

Le comité de suivi se réunit une fois par an à l'initiative du Président et en tant que de besoin à la demande d'au moins un tiers des membres du comité ou sur proposition du président.

6.4 Durée

La présente charte est conclue pour une durée initiale de trois ans, et sera prorogée par reconduction tacite d'année en année.

7. Réclamations

Les réclamations sont formulées auprès du Service Environnement de l'aéroport de Bâle Mulhouse. Le support destiné à les formaliser comprend à minimum :

- Le nom du requérant,
- L'adresse de son domicile, ou son N° de téléphone ou son adresse courriel,

- La date et l'heure minutes, ainsi que la localisation du lieu d'observation de l'aéronef en cause,
- La description visuelle de l'aéronef (type : avion léger, hélicoptère, avion d'affaire, etc.) et de la nature de la gêne occasionnée.

Chaque réclamation sera traitée dans les délais définis dans le processus de traitement ; le résultat de l'instruction sera transmis au réclamant.

En cas de manquements, l'utilisateur de l'appareil fera l'objet, tel que prévu par le processus, d'une demande d'explication et d'action corrective à mettre en œuvre le cas échéant.

En tout état de cause et dans les limites de ce que permet la législation sur la protection des données, les riverains sont informés sur les suites données aux manquements évoqués dans le cadre de la procédure relative au traitement des réclamations.

8. Annexes de la Charte

- Carte VAC (datée), ou lien Internet permettant de la consulter,
- Description du tour de piste (daté),
- Inventaire des appareils basés (daté),
- Méthode de calcul empreinte carbone,
- Processus et responsabilités pour le traitement des réclamations,
- Modèles de formulaires de réclamation (formulaires disponibles sur les plateformes Tr@Vis et DFLD/EANS, mais tout autre moyen de communication sera aussi pris en compte par l'Aéroport).