



Saint-Louis, le 15 avril 2024

**A l'attention de :**  
**Monsieur le Préfet**

Thierry Queffelec  
Préfecture du Haut-Rhin  
7 rue Bruat,  
SCPPAT/BEPIC  
68000 Colmar

[pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr](mailto:pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr)

## **Consultation du public sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE 2024-2028<sup>1</sup> de Bâle-Mulhouse**

### **Commentaires et avis de l'ADRA**

Monsieur,

Veillez recevoir nos analyses, commentaires et recommandations sur le projet cité en référence.

### **1) Préambule sur les PPBE précédents**

Les riverains font un bilan décevant des PPBE passés : leur objectif est limité et les mesures inefficaces pour réduire la pollution sonore. Ils ne protègent pas la santé des riverains et ne respectent pas les textes européens et le Code de l'Environnement. Les PPBE ne sont pas en mesure d'éviter des augmentations des nuisances, globalement ou sur certaines tranches horaires. Et ce, alors que le trafic continue d'augmenter pour atteindre prochainement le niveau de 2019.

A Bâle-Mulhouse, sur la période des deux derniers PPBE entre 2011 et 2022 la population exposée au bruit (limites Lden55) a augmenté. Le PPBE 2018-2022 n'a pas atteint ces objectifs :

- il n'a été fait aucune évaluation sérieuse des plans précédents (carte d'exposition au bruit, comptage des populations exposées),
- les évaluations de réduction de bruit sur lesquels étaient basés la Consultation publique de 2021 ont été surévalués,
- il ne contenait en 2018 aucune mesure performante pour faire baisser la pollution sonore dans un contexte de croissance du trafic aérien et de reprise après 2020,
- la méthode d'évaluation de l'efficacité des mesures n'a pas été clairement mentionnée.
- les modifications de trajectoires au décollage et les procédures d'atterrissage n'ont pas apporté d'amélioration (concentration des trajectoires, trajectoires en courbes impactantes, non-respect des procédures),

---

<sup>1</sup> PPBE : [https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plan\\_de\\_prevention\\_du\\_bruit\\_dans\\_l\\_environnement\\_ppbe\\_de\\_l\\_aerodrome\\_de\\_bale-mulhouse\\_pour\\_la\\_periode\\_2024\\_2028.pdf](https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plan_de_prevention_du_bruit_dans_l_environnement_ppbe_de_l_aerodrome_de_bale-mulhouse_pour_la_periode_2024_2028.pdf)



- certaines mesures prévues dans le PPBE et parfois demandées de longue date par les riverains étaient incomplètes ou inefficaces : taxation aéroportuaire, départ en seuil de piste, départ en piste 15, envols directs vers le Sud, trajectoire REGA, Charte aviation légère, ...,
- le manque de moyens humains ou matériels disponibles à la DGAC et à l'Euroairport au cours de toutes les phases du plan de prévention a limité la portée des PPBE. Certaines mesures n'ont pu être mises en place et sont systématiquement reportées.
- de même pour la mise en place d'équipements techniques : l'alimentation électrique et climatique aux gates et aux postes fixes, l'aide au management des pistes et du mouvement des avions (Airport Collaborative Decision Making, A-CDM).
- les projets d'extensions internes (ex. Evolution Modulaire du Terminal, EMT) et externes (Nouvelle Liaison Ferroviaire) annoncent à long terme une augmentation du nombre de passagers et des mouvements d'avions, incompatibles avec la nécessaire réduction du bruit afin de protéger la santé des populations survolées.

## 2) Contexte du nouveau PPBE

L'ADRA s'est largement exprimée à de nombreuses occasions sur les PPBE 2011-2015 et PPBE 2018-2022 : en CCE, lors des concertations, des consultations, par courrier, etc<sup>2</sup>. Nous avons coopéré et fourni analyses, avis et propositions.

L'ADRA avait engagé avec dix-huit autres associations de défense des riverains un recours devant le Conseil d'Etat pour non-application du règlement européen UE598/2014 et gagné partiellement : la DTA n'était pas reconnue comme « autorité indépendante ».

A ce stade, force est de constater que nous n'avons pas été entendu sur des points essentiels et que beaucoup de temps a été perdu pour protéger efficacement les riverains contre les nuisances du trafic aérien. Le projet de PPBE esquisse quelques avancées mais contient encore de nombreux points contestés et contestables.

Le PPBE 2018-2022 ne répondait pas à l'objectif premier de la directive 2002/49/CE et du règlement EU598/2014 dans leurs articles premiers, qui est « lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ... d'éviter, prévenir ou réduire les nuisances » afin de protéger les habitants.

Il nous semble que le nouveau PPBE 2024-2028 est entaché des mêmes insuffisances. Au point 2,1.1 en page 13 sont pourtant rappelés les objectifs à atteindre et notamment les actions « nécessaire » pour satisfaire à la directive 2002/49/CE :

### **DIRECTIVE 2002/49/CE**

#### *Article premier*

#### **Objectifs**

*1. La présente directive vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. À cette fin, les actions suivantes sont mises en œuvre progressivement :*

*16 c) l'adoption, par les États membres, de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, **si cela est nécessaire**, le bruit dans l'environnement, notamment*

---

<sup>2</sup> PPBE consultation Avis-ADRA-20181201 : <https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2018/12/PPBE-Avis-ADRA-20181201.pdf>

Approche Equilibree Consultation 20210510 : [https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2022/08/ADRA\\_Approche-Equilibree\\_Consultation\\_20210510.pdf](https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2022/08/ADRA_Approche-Equilibree_Consultation_20210510.pdf)



*lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.*

L'augmentation du bruit d'un plan à l'autre n'est pas acceptable. Sa diminution est "nécessaire", c'est un minimum indispensable clairement énoncé dans la directive européenne. Le contraire est non seulement non conforme à la directive européenne mais dénature le PPBE. Cela concerne également les zones calmes :

*Article premier, en 8) : Les valeurs limites chiffrées concrètes devraient être déterminées par les États membres compte tenu, entre autres, de la nécessité d'appliquer le principe de prévention afin de protéger les zones calmes dans les agglomérations.*

En plus, il faut tenir compte des objectifs nationaux et européens de réduction de CO<sub>2</sub>, donc de réduction de trafic. Concernant le développement économique de l'aéroport et face aux impératifs de sécurité sanitaire et climatique, celui-ci doit se faire de façon raisonnée et sur la base d'une transition sobre. Le contraire est intolérable et contraire au droit<sup>3</sup>.

Le PPBE 2024-2028 doit s'appuyer sur l'expérience et les résultats du PPBE précédent. Il faut absolument éviter les mêmes erreurs, oublis ou approximations faites par le passé. Or on note l'absence d'une évaluation sérieuse et factuelle des PPBE précédents, ainsi que des objectifs chiffrés pour le suivant. Ces remarques étaient déjà applicables au PPBE 2011-2015.

Il apparaît également que suivre une procédure à minima, en respectant en apparence les obligations européennes, soit insuffisant pour obtenir des résultats probants. Cela est particulièrement criant concernant :

- l'élaboration des cartes de bruit et du calcul du nombre des habitants impactés ;
- l'utilisation des Indices officiels moyennés (Lden, Ln) : il est indiqué de les compléter avec des indicateurs événementiels comme le LAeq, LMax et le NA qui tiennent compte des « pics sonores » engendrés par chaque survol ;
- les méthodes de comptage ne sont pas transparentes : suivant la méthode utilisée, le nombre d'habitants impactés varie grandement.
- l'information et la transparence doivent être améliorés : temps de réponse trop long, présentation manquante des études, des statistiques détaillées du bruit, des mouvements et des trajectoires, etc.

### 3) Remarques sur le PPBE 2024-2028

Certains objectifs et mesures semblent représenter un progrès. Cependant le contenu est très général et ne permet pas une analyse plus détaillée.

En début de processus en 2023, le planning affichait deux mois de retard. Retard qui s'est amplifié en cours de processus et qui laisse peu de place à la collaboration avec les parties prenantes.

#### Nombre de mouvements :

- Concernant le nombre de mouvements, il est impératif de dissocier les mouvements aux impacts différents. Ainsi les objectifs de l'aviation commerciale, générale et autres doivent être fixés séparément. En se basant sur 105 000 mouvements projetés en 2032, l'aviation commerciale, qui en comptabilisait 84735 en 2019, ne devrait pas dépasser 89704 mouvements en 2032, soit  $105\ 000 / 99\ 183 = +6\%$ .

---

<sup>3</sup> La Suisse condamnée pour « inaction climatique » : <https://ainees-climat.ch/>



- Pour être crédibles, ces chiffres de trafic doivent également être pris en compte par le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique Suisse, PSIA, qui planifie les extensions des aéroports nationaux Suisses, dont Bâle.
- L'hypothèse émise en 4.1.3 page 55 sur le renouvellement de la flotte est incertaine : « La diminution à long terme de la surface isophonique inclus entre les courbes Ln 50 et Ln 55 est due à l'amélioration du taux d'utilisation d'avion de nouvelle génération pour les vols passagers qui passe d'environ 13% en 2022 à 50 % à l'échéance 2032. ». L'augmentation nettement plus importante prévue par ailleurs du nombre de passager suppose des avions plus grands et lourds, qui malgré les progrès techniques, auront un impact sonore en augmentation sur la population. De plus, il est impossible de prédire un taux de renouvellement. Cette évolution est à anticiper pour éviter les déconvenues engendrées par le développement du fret à Bâle-Mulhouse depuis 2015.
- Alors que le bruit en 2023 a augmenté dans le premier ¼ d'heure après 23 heures, les mouvements de nuits à l'horizon 2032 sont en augmentation de 16% comparée à une augmentation moyenne de 6%. Vu l'impact du pic sonore de chaque survol, cette augmentation est contraire aux objectifs des PPBE, surtout quand le cargo fret tient une part importante dans ce créneau.

#### Cartes du bruit avec les indices Lden, Ln :

Il existe un consensus sur le fait que les indices moyennés ne rendent pas compte de la gêne réelle subie par les habitants. En particulier, l'utilisation de Ln (Lnight, 22h-6h) est inappropriée pour qualifier la période 22h-24h. Ces indices sont également inadaptés pour rendre compte de l'augmentation du nombre de mouvements ; les nouveaux avions émettant moins de bruit, l'augmentation des survols n'entraîne pas directement une augmentation de l'indice.

Ainsi, les valeurs de l'indice Ln50 (bruit moyenné de 22h à 6h) ne sont pas représentatif de la période 22 heures – 23 heures et 23h – 24h, en raison du couvre-feu sans avions de 23 heures à 5/6 heures. Il serait plus réaliste de compléter par l'indice LAeq50dBA ou NA65, 25 événements (Number above 65dBA) pour chaque tranche horaire d'une heure.

Ainsi, le bruit Ln moyenné entre 22h et 6h sur les cartes CSB Court terme et Long terme, ne montrent pratiquement pas de différence en raison de l'« étalement » théorique du bruit.

En outre les représentations graphiques pourraient être plus détaillées pour faciliter l'évaluation et le suivi.

#### Rapport d'exposition au bruit PSIA 2022 :

Pour illustrer ce qui précède sur l'augmentation du bruit et le manque de précision des indices utilisés, on peut se référer au Rapport d'exposition au bruit PSIA 2022<sup>4</sup> de l'OFAC, pour lequel la DGAC a établi une notice technique<sup>5</sup>.

La DGAC a établi les cartes de bruit détaillées selon les standards européens avec l'indice de bruit LAeq 43dBA à 70dBA pour les tranches horaires 06h-22h, 22h-23h, 23h-05/6h.

« En tant que troisième aéroport national suisse un rapport sur l'exposition au bruit au-dessus du territoire suisse est publié périodiquement pour l'impact de l'EuroAirport. Le rapport pour l'année 2019 avait montré pour la première fois un dépassement des valeurs limites

<sup>4</sup> Rapport-bruit\_2022\_BAZL-20240116 : [https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2024/04/Rapport-bruit\\_2022\\_BAZL-20240116.pdf](https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2024/04/Rapport-bruit_2022_BAZL-20240116.pdf)

<sup>5</sup> Notice technique pour le Rapport d'exposition au bruit PSIA 2022 : [https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2024/04/Rapport-bruit\\_2022\\_DGAC-Cartes-20230524.pdf](https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2024/04/Rapport-bruit_2022_DGAC-Cartes-20230524.pdf)



d'immission sur le territoire suisse (et français) pendant les heures de nuit entre 22h00 et 24h00.... Alors que les nuisances sonores diurnes (06h00 – 22h00) sur le territoire suisse sont inférieures aux valeurs limites d'immission en vigueur en Suisse et que la situation sonore s'est améliorée pendant cette période par rapport à 2019, **des dépassements des valeurs limites d'immission ont été constatés (en 2022) pendant la première et la deuxième heure de nuit (22h - 23h et 23h - 24h).** »<sup>6</sup>

Il en ressort clairement que les riverains français, plus proche de l'aéroport, subissent logiquement un bruit plus élevé. Pendant l'application du PPBE2018-2022, le bruit entre 22h-23h et 23h-24h a augmenté tout comme la population impactée.

On peut supposer qu'à la suite de l'augmentation du trafic en 2023, puis en 2024, la tendance restera à l'augmentation.

*Aller à la page suivante >*

---

<sup>6</sup> Communiqué de l'Euroairport : <https://mailchi.mp/ab2f3eabb749/y5i3mo8v0n>

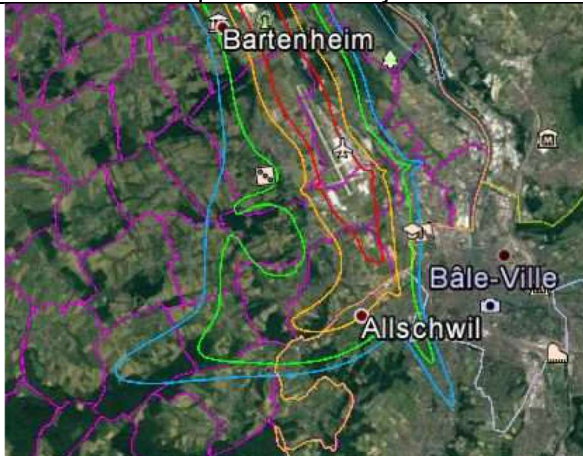
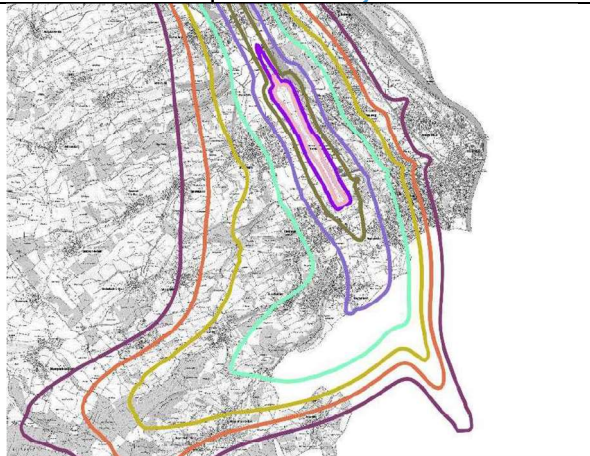




**Comparaisons des courbes LAeq 22h-23h, 2016 avec 2022 :**

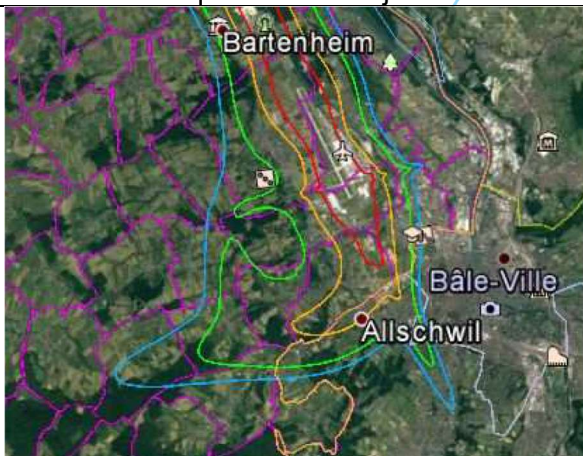
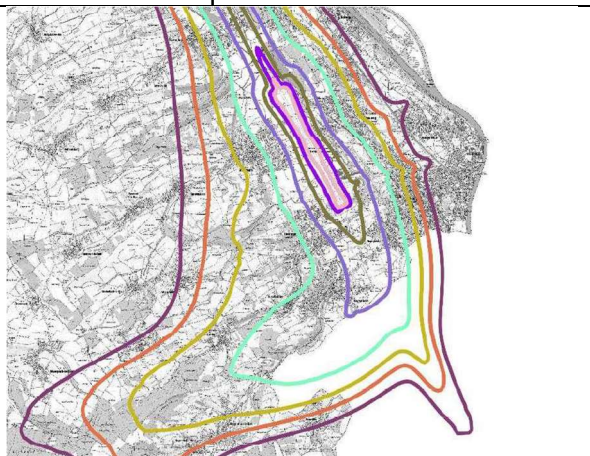
Bien que les cartes soient difficilement comparables, dans le Rapport des courbes de bruit 2016 page 11<sup>7</sup> au niveau d'Allschwil, la courbe LAeq 55dBA rouge s'arrête bien avant la frontière. Dans la carte de 2022 en bleue, elle atteint la frontière, rapport page 9<sup>8</sup>.

En 2016, la courbe LAeq 50dBA jaune dépasse légèrement la frontière. Dans la carte de 2022, elle dépasse largement la frontière et s'étire vers Schoenenbuch.

Rapport bruit 2016 (voir note 6) LAeq 55 = Courbe rouge LAeq 50 = Courbe jaune	Rapport bruit 2022 (voir note 4) LAeq 55 = Courbe bleue LAeq 50 = Courbe verte
	
PPBE-DGAC-courbes-bruit_LFSB_2016_V5_24092018 p.11	Rapport-bruit_2022_DGAC-Cartes-20230524 p.9

**Comparaisons des courbes LAeq 23h-05h, 2016 avec 2022 :**

Même avec un LAeq qui s'étend de 23h à 5h, on fait les mêmes observations entre les courbes 50dBA jaune / 55dBA rouge et 50dBA vert foncé / 55dBA noire.

Rapport bruit 2016 (voir note 6, page 13) LAeq 55 = Courbe rouge LAeq 50 = Courbe jaune	Rapport bruit 2022 (voir note 7, page 10) LAeq 55 = Courbe bleue LAeq 50 = Courbe verte
	
PPBE-DGAC-courbes-bruit_LFSB_2016_V5_24092018 p.13	Rapport-bruit_2022_DGAC-Cartes-20230524 p.10

<sup>7</sup> Rapport des courbes de bruit 2016 : [https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2023/08/PPBE-DGAC-courbes-bruit\\_LFSB\\_2016\\_V5\\_24092018.pdf](https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2023/08/PPBE-DGAC-courbes-bruit_LFSB_2016_V5_24092018.pdf)

<sup>8</sup> Notice technique pour le Rapport d'exposition au bruit PSIA 2022 : [https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2024/04/Rapport-bruit\\_2022\\_DGAC-Cartes-20230524.pdf](https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2024/04/Rapport-bruit_2022_DGAC-Cartes-20230524.pdf)



Sur la période 2016 à 2022 (PPBE 2018-2022), le bruit nocturne a augmenté entre 22h et 24h. Malheureusement le PPBE 2024-2028, qui ne tient compte que des Indices Lden et Ln, ne permet pas de comparer avec les niveaux de bruit de 2016 et 2022. Voir notre critique plus haut.

Tableau de comptage de la population impactée pages 48s :

Ne pas limiter les statistiques aux indices Lden et Ln pour les raisons évoquées plus haut.

La limite de respectivement 55dBA et 50dBA est trop élevée. Selon les recommandations de l'OMS, l'impact est réel à partir du bruit aérien journée complète de **Lden45** (Lday and night) et la nuit de **Ln40** (Lnight, 40 dBA).

D'après le tableau, le bruit Lden55dBA a diminué, alors que le Lden60dBA a augmenté. Il est indispensable d'expliquer ces résultats. On peut supposer que le bruit a augmenté à proximité des pistes et diminué plus loin : population impactée +25% (même surface, même nombre d'habitations). Est-ce dû à un changement de régime d'envol : plus d'envols vers le Nord, montée plus forte (angle et puissance) puis réduction de la puissance au décollage en Piste 15.

Exemple de biais des indices Ln50 : la population exposée a en apparence (et paradoxalement) diminuée entre 2016 et 2022 en passant de 1381 à 808 (-41%), alors qu'en même temps les vols de nuit (22h-24h) ont augmenté globalement de 15.5% et que les vols cargos ont doublés ou triplés (estimation ADRA).

Calcul du nombre de personnes exposées avec les indicateurs HA et HSD

Nous contestons les méthodes de calcul appliquées dans le PPBE pour les indicateurs HA (Forte Gêne) et HSD (Forte Perturbation du Sommeil) qui ont été définis par la directive européenne 2020/367.

La directive UE2020/367 est mentionnée dans le PPBE2024-2028, mais les indicateurs apparaissent discrètement en page 48, 4.1.1.3, et page 52, 4.1.2.1 sous le vocable « Population affectée par la forte gêne » en lieu et place de « HA » et « HSD ».

**En outre, le calcul du nombre de personnes exposées ne prend pas en compte l'indice Lden à partir de 45dB et de Ln à partir de 40dB pour le bruit aérien.** Ces valeurs sont dans la directive européenne 2020/367 qui s'appuie sur les données de l'OMS.

Comparaisons avec la situation à long terme en 4.1.3 en page 55.

Non seulement une partie des personnes impactées sont ignorés, mais en plus le nouveau PPBE2024-2028 prévoit même une augmentation de la population impactée la nuit par rapport à 2019. En effet, alors que le Lden/HA est stable, le Ln/HSD augmente dans la projection en 2032 ! Le PPBE n'explique pas les raisons de cette augmentation : plus de vols commerciaux, plus d'avions cargo fret, ... ?

Les calculs sont également faussés par l'utilisation du Ln, qui moyenne ou étale le bruit calculé sur la période 22h-6h, qui comprend un couvre-feu de 23h à 5/6h.

Rappelons que l'arrêt de restriction d'opération mis en place à Bâle-Mulhouse après la procédure d'EIAE n'a fait que reporter le bruit sur la tranche horaire 22h-23h.

**Par conséquent le calcul du nombre de population exposée est erroné et trompeur, car cette dernière est fortement sous-estimée.**

Voir notre mail du 27.02.2024 au Préfet<sup>9</sup> et la lettre de l'UFCNA du 23.02.2024<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Mail du 27.02.2024 au Préfet : <https://www.adra-bale-mulhouse.fr/bruit-et-sante-la-population-exposee-oubliee/>

<sup>10</sup> Lettre de l'UFCNA du 23.02.2024 : <https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2024/03/UFCNA-Bruit-EU2020-367-Lettre-20240223.pdf>



Voir également les comparaisons avec la situation à long terme en 4.1.3 en page 55 et les tableaux page 56.

#### Nécessité d'une EIAE :

Notre analyse des mesures proposées dans le PPBE nous conduit à penser qu'elles ne permettent pas d'atteindre une baisse des nuisances. Il faudra donc modifier l'arrêté de restriction d'exploitation actuel et enclencher une EIAE. **Il est à ce stade incompréhensible, que la DGAC ai annoncé en CCE qu'une EIAE ne serait pas nécessaire à Bâle-Mulhouse !**

#### Nouvelles actions à engager pour la période 2024-2028 Chap. 5.2 :

Impossible d'évaluer la pertinence de certaines actions, car vagues et sans but chiffré.

S.3 : Déploiement d'un réseau pour l'alimentation des équipements mobiles 400 Hz et d'air climatisé.

Comparé à d'autres aéroports ou les entreprises industrielles sur la plateforme, Bâle-Mulhouse est très en retard avec la mise en service d'équipements mobiles 400 Hz et d'air climatisé. Après avoir tardé plus d'une décennie avec leur mise en place, le calendrier avec des échéance en 2025 (postes au contact) et 2030 (postes au large) est trop tardif.

#### S.4 : Modulation des redevances aéroportuaires

Le montant ridiculement bas des redevances et autres remises commerciales à Bâle-Mulhouse ont joué par le passé un rôle de dumping à l'avantage des compagnies low-cost et le fret bruyant. Pendant des années elles ont favorisé le développement de ces activités aux impacts environnementaux élevés. Les redevances très inférieures à celles pratiquées par les aéroports Suisses concurrents de Zurich et Genève n'avaient pas d'effet régulateur. Leurs modulation et augmentation ont longtemps été rejetées, prétextant des règles commerciales incompréhensibles. Les redevances « bruit » auraient pu être utilisées à financer les équipements et outils qui font cruellement défaut à l'aéroport : A-CDM, alimentation électrique, station de mesure de l'air, ressources humaines, ... Les nouvelles redevances doivent en tenir compte en se rapprochant de façon transparente au plus près de celles de Zurich et Genève.

#### P.1: Poursuite du programme d'aide à l'insonorisation des logements

Le passage d'environ 810 logements à insonoriser dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) de 2008 à 1797 en 2015, montre combien les PPBE précédant furent inefficaces. La revalorisation des aides à l'insonorisation des logements de 25% par arrêté préfectoral du 26.12.2023 est insuffisante. En outre les riverains demandent une prise en charge des travaux à 100%.

#### P.2: Révision du PEB

Que de retards pour un document de planification d'urbanisme normalement révisable tous les cinq ans. Ce PEB datant de 2004, aurait selon la CCE du 23 janvier 2019, été mis en révision en 2019, il y a justement 5 ans.

Même si les hypothèses de long terme ne sont pas dépassées, elles ont été émises il y a 20 ans. Depuis le transport aérien et l'urbanisme ont changé. Mais surtout, les perspectives ne sont plus les mêmes. Il faut absolument que ce PEB soit enfin mis à jour et mis en accord avec le PPBE et le PGS. Se rappeler aussi, que depuis la décision rendue par le Conseil d'Etat le 28 octobre 2021, les PEB sont soumis à un avis d'une Autorité environnementale<sup>11</sup>.

#### O.2: Groupe de travail EAP / DSNA / Expressistes

Pour accompagner l'élaboration des plans précédant, des ateliers de travail constructifs et fructueux EAP/DSNA/Riverains ont eu régulièrement lieu. Pour le plan 2024-2028 les ateliers

<sup>11</sup> décret d'application est enfin paru ce 24 juin : [Décret n° 2023-504 du 22 juin 2023 portant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale des plans et programmes](#)





nous ont été refusés par la DSAC Nord-Est sans motif valable. Ceci est incompréhensible et contre-productif.

#### O.4: Charte de bonne conduite de l'aviation légère

La demande de mise en place d'une charte inexistante jusque-là à Bâle-Mulhouse, a été faite en juillet 2020. La charte était rédigée en juin 2022. Depuis nous sommes en attente de sa signature. Pendant ce temps la population subit « ... du bruit dans le circuit d'aérodrome sans que cela soit reflété par les courbes Lden et Ln. » (voir 4.1.3, page 55).

Cette charte est un premier pas et ne fait que fixer les pratiques actuelles. Elle peut encore être améliorée pour baisser les nuisances. Fondamentalement les activités de l'école de pilotage sont incompatibles avec celle de l'aviation commerciale sur un aéroport urbain comme l'EAP. Le PPBE devrait inclure un plan pour le départ à moyen terme de l'école de pilotage.

#### O.5 : Mise en œuvre du concept CRSA « Connecting Regional and Small Airports »

Nous ne sommes pas en mesure d'évaluer les bénéfices de l'outil ECRA « European Connected Regional Airport ». Mais l'ADRA demande depuis longtemps la mise en œuvre d'un Airport collaborative decision-making, A-CDM<sup>12</sup>. En général, Bâle-Mulhouse est en retard au niveau équipements comparé aux aéroports suisses et européens.

#### O.7: Etude des possibilités d'adaptation du SID 15 ELBEG et mise en évaluation opérationnelle

En octobre 2021 nous notions<sup>13</sup> que la dispersion des trajectoires était un vieux problème que la DGAC a essayé de traiter dans les PPBE successifs. Ainsi dans le suivi du PPBE 2011-2015, la DGAC annonçait que la mise en œuvre de procédures améliorées prévue initialement en 2011 seraient réalisées en 2015.

A son tour le plan 2018-2022 prévoyait l'adaptation du SID 15 ELBEG. Mais les nuisances générées ne sont pas fondamentalement un problème de dispersion ou de concentration de trajectoire.

En réalité, les associations de riverains dénoncent au moins depuis 2006<sup>14</sup> l'absurdité de la procédure SID 15 ELBEG aux nombreux impacts négatifs : bruit, pollution, cout et sécurité.

Nous demandons une étude complète et approfondie de trajectoires alternatives moins bruyantes et moins polluantes. Pour mémoire, la dernière étude sur « Différents scénarios d'exploitation » a été réalisée par l'EMPA Suisse en 2001 et commanditée par l'OFAC sur la base de spécifications DGAC<sup>15</sup>.

La « Revue du dispositif de circulation aérienne concernant les départs depuis la piste 15 du précédent PPBE », qui aurait uniquement pour but l'optimisation de la circulation aérienne SID 15 ELBEG, la diminution de la dispersion, la concentration sur des zones peu ou pas urbanisées » sur le territoire français pour éviter le territoire suisse, est contre-productive et inacceptable pour les riverains. Elle signifie renoncer à trouver une solution nettement plus avantageuse pour tous les riverains, les compagnies aériennes et la planète.

Nous exigeons que les services de l'Etat chargés de la mise en place de la directive 2002/49 fassent enfin des propositions dans ce sens.

**Remarque sur les « zones peu ou pas urbanisées » ou « moins densément peuplées ».**

<sup>12</sup> Airport collaborative decision-making (aide au management des pistes et de la circulation des avions) : [https://en.wikipedia.org/wiki/Airport\\_Collaborative\\_Decision\\_Making#cite\\_note-ACDMWebsite-3](https://en.wikipedia.org/wiki/Airport_Collaborative_Decision_Making#cite_note-ACDMWebsite-3)

<sup>13</sup> Procédure RNAV : <https://www.adra-bale-mulhouse.fr/nouvelle-procedure-rnav-les-riverains-francais-oublies/>

<sup>14</sup> Charte trinationale des associations de défense des riverains 2006

<sup>15</sup> Etude Empa 2001 : [https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2017/04/EAP-EMPA-2001\\_Calcul\\_exposition\\_au\\_bruit.pdf](https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2017/04/EAP-EMPA-2001_Calcul_exposition_au_bruit.pdf)



Dans les PPBE ce critère est utilisé pour élaborer des actions afin de diminuer la population exposée au bruit. Cette notion est toute relative.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est un aéroport « urbain » entouré de zones urbanisées. Si on se réfère aux limites de bruit recommandées par l'OMS, le trafic commercial et fret en trajectoires droites ou courbes a un impact sanitaire sur les populations situées aux abords immédiats de l'aéroport et jusqu'à environ 10km de distance à l'atterrissage et au décollage (estimation ADRA se basant sur l'empreinte sonore en L<sub>Amax</sub>).

La modification des trajectoires ne diminue pas le bruit à proximité immédiate de l'aéroport et pour les populations survolées sous des trajectoires concentrées. Le nombre de population exposée dépend de la limite de bruit prise en référence. Il est plus bas sur la base d'un L<sub>den</sub> ou L<sub>n</sub>, mais nettement plus élevé avec les indices NA60-65 ou L<sub>Aeq</sub>(1h) et surtout pour L<sub>Amax</sub> (l'ADRA réclame des cartes de bruit avec l'empreinte sonore<sup>16</sup> annuelles de chaque survol utilisant L<sub>Amax</sub> comme cela est pratiqué dans d'autres aéroports européens).

Même si la réglementation n'impose pas l'utilisation de ces indices, elle les recommande si ces outils aide à trouver des actions permettant de faire baisser le bruit :

#### **DIRECTIVE 2002/49/CE**

##### *Article premier*

##### **Objectifs**

*9) Les indicateurs communs du niveau sonore sélectionnés sont L<sub>den</sub>, pour évaluer la gêne, et L<sub>n</sub>, pour évaluer les perturbations du sommeil. Il est également utile de permettre aux États membres d'utiliser des indicateurs complémentaires afin de surveiller ou de maîtriser certaines situations particulières en matière de bruit.*

**Alors que tous les citoyens ou un droit constitutionnel à vivre dans un environnement sain, imposer arbitrairement et unilatéralement des nuisances à une partie de la population au bénéfice d'une autre partie relève de la discrimination.**

#### O8 : Optimiser l'utilisation du système de pistes

Nous estimons, que les accords sur l'ILS 33 du 20 décembre 2007 entre la DGAC et l'OFAC ne sont pas fondés. Le plan devrait étudier l'optimisation de l'utilisation du système de pistes sans avoir à tenir compte de cet accord, ce qui serait plus conforme à la directive 2002/49CE antérieure.

#### R.1 Surveillance du respect de l'arrêté du 6 août 2021, portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

L'arrêté « passoire » doit à minima être modifié en intégrant les recommandations de l'ACNUSA<sup>17</sup>. Tel qu'il est rédigé, il n'est pas assez restrictif voir complaisant, source de litiges et au final inefficace. Celui similaire de l'aéroport de Nantes-Atlantique a été modifié.

A ce titre reprogrammer les vols dans la 1<sup>ère</sup> heure de nuit ne fait que reporter et concentrer le bruit avant 23 h. L'effet de réduction en est limité. A la place, il faut une vision, des objectifs et une stratégie claire.

De plus prendre comme heure de référence pour les départs celle du « push-back » n'est pas pertinent (imprécis et ingérable). Pour plus de clarté et de précision, il faut privilégier l'heure du « take-off » (heure piste), qui correspond à l'heure réelle des nuisances. Ce qui ne devrait pas poser de problème de gestion avec un A-CDM.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) annonce que la programmation des vols est supérieure à la capacité du ciel européen cet été 2024 et provoquera des

<sup>16</sup> Exemple dans BIPE Noise modelling, Final report 2016 pour l'EAP.

<sup>17</sup> Entre autres, ACNUSA CP du 23 mars 23 : <https://www.acnusa.fr/raisons-independantes-de-la-volonte-du-transporteur-bale-mulhouse-556>



annulations, des retards et des débordements<sup>18</sup>. Le PPBE ne tiens pas compte de cette situation, qui rend mécaniquement certaines mesures inefficaces, tant qu'une baisse effective des vols par tranche horaire ne sera pas prévue.

#### C.2 : Outil de suivi de l'évolution et de maîtrise du bruit

Tout instrument plus précis et affiné pour mesurer l'évolution du bruit ressenti par la population que les CSB actuelles peut apporter un progrès. Mais l'ADRA a mis en garde dès la première proposition de l'OFAC contre la mise en place d'un quota maximum de bruit autorisé. Il s'agit de cartes avec des courbes isophones définissant une « quantité maximale de bruit admissible », dans laquelle le trafic nocturne de l'aéroport pourrait s'inscrire. Rappelons que cet outil mis en place à Genève est unanimement rejeté par les associations de riverains<sup>19</sup>.

Fondamentalement le but du PPBE est de réduire les nuisances et de combattre l'impact de chaque survol mesuré en L<sub>Amax</sub>. Une carte de bruit basée sur les indices L<sub>den</sub>, L<sub>n</sub> ou L<sub>Aeq</sub> ne rend pas compte du bruit réel subi par la population survolée.

#### C.3 : Amélioration des outils d'information en ligne pour les riverains

Cette action tente de répondre aux critiques des riverains sur la transparence et l'exhaustivité des données. Dans ce domaine également, l'EAP a du retard à rattraper. Il est regrettable que l'échéance soit fixée tardivement en 2028 et sans garantie d'exécution.

#### C.4 : Enrichir les actions d'information et d'échange avec les élus et les associations

Les CCE, Fluglärmkommission et Commission Tripartite de l'Environnement, sont uniquement consultatives et leur cadre ne permet pas des échanges approfondis. Il est effectivement « important de pouvoir se rencontrer en dehors de ces réunions pour échanger plus longuement sur les préoccupations et les demandes des populations locales impactées par le trafic aérien, notamment lorsqu'elles sont liées à des problématiques techniques complexes. ». C'était déjà l'objectif fixé dans le PPBE 2018-2022.

L'ADRA rappelle qu'elle a demandé que ces rencontres type groupes de travail ou sous forme d'ateliers, reprennent. Voir action nos commentaires sous O2.

Mais au-delà de l'échange d'informations et d'explications, les riverains souhaitent avoir des réponses à leurs questions et que leurs demandes soient sérieusement étudiés et prises en compte. Exemple, la mise à disposition des données brutes du bruit et des trajectoires.

#### Modalités de réalisation du bilan

Les tableaux « bilan » tel que présenté en 5.11 ne saurait en aucun cas rendre compte de l'état réel et des progrès du PPBE. Ils ne permettent pas d'évaluer sur la base de données factuelles les actions. En l'absence de chiffre, de quantification, la qualité et l'efficacité des actions ne peut être estimée.

### **4) Recommandations des riverains<sup>20</sup>**

Alors que le nouveau PPBE 2024-2028 sera bientôt approuvé par les autorités et que beaucoup de temps a été perdu, il est urgent de mettre en place des mesures fortes pour améliorer la vie

<sup>18</sup> Communiqué de l'ACNUSA du 13.03.2024 : <https://www.acnusa.fr/la-programmation-des-vols-est-superieure-la-capacite-du-ciel-europeen-et-provoque-annulations-793>

<sup>19</sup> CARPE : <https://carpe.ch/2022/12/21/information-relative-au-recours-au-tribunal-administratif-federal-contre-les-conditions-dexploitation-de-laeroport-international-de-geneve-aig-issues-de-la-decision-de-la-confederation-de/>

<sup>20</sup> Extrait de « Appel à agir » : <https://www.adra-bale-mulhouse.fr/wp-content/uploads/2023/07/Reduction-des-nuisances-ADRA-BISF-CP-20230706-V1-1.pdf>



au quotidien et préserver la santé des riverains survolés 365 jours par an à un niveau supérieur aux recommandations de l'OMS. Nous répétons ci-après nos recommandations :

1. Adoption d'un couvre-feu de 23 à 6 heures (**respect strict du repos nocturne**, pas de survol après 23 heures et avant 6 heures), afin de préserver le droit au sommeil des riverains,
2. Pour la **réduction du trafic** par rapport aux 100 000 mouvements de 2019 pour préserver la santé des populations et lutter activement contre le changement climatique. Abaisser progressivement le trafic pour atteindre -20% en 2030. Cette disposition s'impose également pour réduire l'impact climatique du secteur aérien, en ligne avec les préconisations de l'ADEME et des objectifs Zero Net CO2 de la Suisse<sup>21</sup>
3. Etudier et mettre en place des **trajectoires moins bruyantes et polluantes** et le **juste partage des nuisances**. L'aéroport de Bâle, BSL, étant le 3<sup>ème</sup> aéroport national Suisse, il serait normal d'y appliquer les mêmes règles qu'à Zurich et Genève au bénéfice de tous les riverains.
4. Fin des avantages tarifaires accordées aux nouvelles compagnies, augmentation des taxes aéroportuaires pour tous les vols, en particulier dans la tranche 22h-6h, un système de calcul des taxes transparent et interdiction des avions les plus bruyants.
5. Utilisation de **valeurs-limites Lden 45 et Ln 40 recommandées par l'OMS**, pour compléter les différents documents (Carte Stratégique de Bruit, Plan de Gêne Sonore, Plan d'Exposition au Bruit).
6. Fixer un but de moins 6 dB en Ln. Pour cela, monter la marge à 18 EPNdB. Cette valeur ne permet cependant pas d'éliminer les avions lourds et de grande taille. Il est donc nécessaire de prescrire des valeurs max d'EPNdB pour le décollage, l'atterrissage et le survol. **La modernisation de la flotte n'aura qu'un effet limité et n'interviendra que dans des décennies**. Cela compte particulièrement pour les avions cargo, souvent vieux et lourds.

## 5) Conclusion

La réduction des nuisances suppose des mesures fortes et courageuses capables de préserver l'avenir commun. Il faut changer de paradigme et s'inspirer de l'aéroport de Schiphol et du jugement du 7 juillet 2023 de la cour d'appel d'Amsterdam dans l'affaire 200.326.686/01. Le juge ayant statué que « les intérêts des riverains l'emportent sur les profits de l'industrie aéronautique »<sup>22</sup>. Jugement confirmé le 20 mars 2024 par un juge de la cour de La Haye.

L'ADRA souhaite être associé plus concrètement à l'élaboration et la mise en place du PPBE 2024-2028 et attend des changements significatifs de stratégie et des mesures efficaces. Dans le cas d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée, EIAE, la réduction du bruit doit être prioritaire sur les bénéfices économiques. Des activités non essentielles, non nécessaires, voire directement dommageables aux riverains et à l'environnement, ne pourront pas être mises en balance.

A court et moyen terme, seule une baisse annuelle du trafic aérien permet de diminuer efficacement le bruit.

L'ADRA ne se résigne pas à accepter une situation qui va à l'encontre de l'objectif des directives 2002/49/CE et EU598/2014, qui est de réduire le bruit.

Bruno Wollenschneider  
ADRA

<sup>21</sup> Zero Net 2037: <https://www.adra-bale-mulhouse.fr/initiative-climat-bale-2030-et-zero-net-2037/>

<sup>22</sup> Schiphol Watsch : <https://www.adra-bale-mulhouse.fr/schiphol-victoire-juridique-des-riverains/>