

Participation du public – Synthèse des commentaires

Synthèse des commentaires du public sur le projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin)

1°) Objet et modalités de la consultation

L'arrêté portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est en vigueur depuis le 6 mai 2020. Cet aérodrome, régi par la convention franco-suisse du 4 juillet 1949, est soumis à un couvre-feu depuis 2003.

Conformément aux dispositions du 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, dans le cadre d'une approche équilibrée et abrogeant la directive 2002/30/CE, le projet d'arrêté prévoyant des restrictions d'exploitation supplémentaires, établi à la suite des conclusions de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée réalisée sur la plateforme en 2019-2020, a été mis à la disposition du public pendant une durée de trois mois, du 11 février 2021 au 11 mai 2021, avant sa publication au Journal officiel.

La consultation publique ainsi menée a été annoncée par voie de presse, par encart publié dans le quotidien « L'Alsace » le 2 février 2021.

Le projet de nouvel arrêté portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, ainsi que l'étude complète d'impact de la mise en place de ces nouvelles restrictions, ont pu être consultés pendant toute la durée de la consultation dans les locaux suivants :

- préfecture du Haut-Rhin, du lundi au vendredi de 8h15 à 12h00 ;
- sous-préfecture de Mulhouse, les lundis, mardis et jeudis de 8h30 à 11h30 et de 13h15 à 15h30, ainsi que les mercredis et vendredis de 8h30 à 11h30 ;
- mairie de Saint-Louis, du lundi au jeudi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00, les vendredis de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30, ainsi que les samedis de 10h00 à 12h00.

Le public a pu prendre connaissance des documents et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet dans chacun de ces locaux.

Le projet de nouvel arrêté portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, ainsi que le résumé non technique de l'étude d'impact de la mise en place de ces nouvelles restrictions, étaient également consultables sur le site internet <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr> à la rubrique "Transports". Le public pouvait y présenter ses observations en ligne.

Les nouvelles dispositions mises en œuvre par ce projet d'arrêté concernent principalement :

- le renforcement de l'interdiction de vol des avions les plus bruyants par l'interdiction des avions certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 13 EPNdB entre 22h00 et 24h00 et entre 5h00 et 6h00 ;
- l'interdiction des départs programmés sur le créneau 23h00-24h00.

2°) Nombre total de commentaires reçus

À l'issue de la consultation, qui a pris fin le 11 mai 2021, 60 commentaires ont été répertoriés sur le site du ministère dédié aux consultations publiques. Ils émanent de 73 observations tracées, dont une reçue trois fois et onze reçues deux fois chacune.

En outre, deux observations ont été déposées sur le registre mis à disposition du public en mairie de Saint-Louis. On ne dénombre aucun commentaire sur les registres à la préfecture du Haut-Rhin et à la sous-préfecture de Mulhouse.

La consultation aura donc recueilli 62 observations au total.

Par ailleurs, quatorze commentaires complémentaires ont été fournis sous forme de courriers, hors consultation officielle (hors site de la consultation et registres). Ces courriers émanent de parties intéressées au sens du règlement européen (UE) 598/2014, relevant des trois pays concernés par l'aérodrome : association de riverains, représentant d'usagers aéronautiques et d'opérateurs d'aéronefs, collectivité. Même s'ils ne sont pas traités directement dans cette synthèse, ces courriers rejoignent largement les observations déposées par ailleurs au cours de la consultation et y trouveront donc des réponses également.

3°) Répartition géographique des rédacteurs des commentaires reçus sur le site de consultation du ministère et les registres

Les observations émises se répartissent géographiquement de la manière suivante (par ordre alphabétique) :

- 5 sur la commune de Bartenheim ;
- 4 sur la commune de Blotzheim ;
- 1 sur la commune de Buschwiller ;
- 2 sur la commune de Hésingue ;
- 2 sur la commune de Kembs ;
- 2 sur la commune de Saint-Louis ;
- 1 sur la commune de Schlierbach ;
- 1 sur la commune de Sierentz ;
- 1 sur la commune de Village-Neuf.

Par ailleurs, on relève :

- 8 commentaires de rédacteurs résidant en Suisse, dont 5 sur les communes d'Allschwil (3) et Bâle (2) et 3 sans indication de localité ;
- 2 commentaires de rédacteurs résidant en Allemagne, dont un sur la commune de Heitersheim et un sans indication de localité ;
- 33 commentaires de rédacteurs résidant en France, sans indication de localité.

4°) Répartition par type de rédacteur de ces commentaires sur le site de consultation du ministère et les registres

Les 62 commentaires reçus sur le site du ministère et les registres proviennent des rédacteurs suivants :

- deux associations de riverains ;
- deux organisations professionnelles ;
- 58 particuliers.

5°) Tableau récapitulatif des commentaires reçus sur le site du ministère et les registres

Pour mémoire, le tableau ci-dessous récapitule de manière synthétique les demandes exprimées au sein des 62 commentaires émis, en faisant apparaître le nombre d'occurrence de ces demandes. A noter qu'un même commentaire peut contenir plusieurs demandes et intervenir sur plusieurs thèmes. Sur 62 commentaires, il est ainsi recensé 77 demandes exprimées, pouvant être regroupées en 25 thèmes.

(nota : le total des pourcentages diffère de 100 car les valeurs sont arrondies à l'entier le plus proche).

25 thèmes évoqués pour 77 demandes exprimées	Nombre de commentaires concernés et pourcentages	
	Nombre	Pourcentage
Mouvements d'aéronefs trop tardifs le soir et trop tôt le matin : 21 demandes de couvre-feu de 23h00 à 6h00 et 9 de 22h00 à 6h00	30	39 %
Décollages : interdiction entre 22h00 et 24h00 (2), demande plus tôt pour les aéronefs bruyants (2), interdiction entre 22h00 et 6h00 pour les aéronefs bruyants (2)	6	8 %
Demande d'équilibrage des nuisances entre la France et la Suisse, mettant en exergue les départs sur la boucle ELBEG	6	8 %
Limitation de l'augmentation de trafic, dont une avec plafonnement des mouvements totaux à 100000 et des mouvements de fret et une avec baisse de 50 % des mouvements des compagnies à bas coûts par rapport à ceux de 2019	5	6 %
Respect des riverains	4	5 %
Question de la qualité de l'air	3	4 %
Atterrissages : interdiction par le sud pour les vols de la poste peu après 5h00 avec un vent inférieur à 10 nœuds (1), limitation à 8 % en piste 33 (1)	2	3 %
Absence de mesure sur le nombre de personnes subissant les nuisances	2	3 %
Attribution des trajectoires de départ les plus adaptées et les moins polluantes	2	3 %
Interdiction des mouvements de fret entre 23h00, voire 22h00 et 6h00	2	3 %
Question de la nécessité de vols de fret après 23h00 alors que les règles sur les créneaux sont allégées temporairement	1	1 %
Interdiction des mouvements d'aéronefs bruyants entre 6h00 et 7h00	1	1 %

Soutien de la position de l'ADRA concernant l'insuffisance des restrictions proposées	1	1 %
Cartes stratégiques du bruit : indices et année de référence	1	1 %
Soutien au projet d'arrêté présenté	1	1%
Question du survol à basse hauteur des habitations par des hélicoptères	1	1 %
Prise en compte des vols au-dessus de Heitersheim entre 23h00 et 24h00	1	1 %
Demande de trajectoire passant entre Hégenheim et Allschwil	1	1 %
Trajectoires d'avions au-dessus de Schlierbach après 22h00 et pas au-dessus de la forêt de la Hardt	1	1 %
Trajectoire au-dessus de Sierentz	1	1 %
Possibilité offerte tout de même de décollage après 23h00 et invocation de la raison indépendante de la volonté du transporteur, gestion du créneau 22h00-23h00	1	1 %
Modèle économique de l'aéroport	1	1 %
Taxation du trafic aérien et limitation aux seules lignes sans alternative moins polluante	1	1 %
Pollution lumineuse et sonore des entreprises sur l'aéroport	1	1 %
Comparatif avec d'autres modes de transport : plages horaires étendues de fonctionnement du tram et pas de limitation du trafic routier	1	1 %
Commentaires sur l'argumentaire de l'étude d'impact	4	5 %

6°) Synthèse des commentaires du public

En préambule, il convient de préciser qu'un certain nombre de commentaires porte sur des thèmes généraux qui ne concernent pas directement le seul projet d'arrêté, qui introduit des restrictions supplémentaires d'exploitation sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse à la suite de l'étude d'impact réalisée selon l'approche équilibrée.

Une synthèse des commentaires figure ci-après, selon un ordre décroissant du nombre de formulations.

6.1 Les horaires d'exploitation de l'aérodrome

Des commentaires évoquent les nuisances sonores de manière générale, et notamment la fréquence de passage des aéronefs, le bruit perturbant généré par le trafic aérien et son intensification jusqu'en 2019.

Ils mentionnent que l'aéroport de Bâle-Mulhouse a des horaires de fonctionnement plus étendus que ceux de Zurich et d'autres aérodromes européens notamment. En outre, ils soulignent que le trafic de la plate-forme repose sur le low-cost et le fret, activités s'opérant sur de larges plages horaires pour la première et des heures tardives ou matinales pour la seconde.

Pour un certain nombre d'entre eux, sont abordés de manière plus précise :

- le fait que des mouvements d'aéronefs s'effectuent de manière trop tardive le soir, en particulier après 23h00, et trop tôt le matin, à savoir avant 6h00 ;
- La demande de couvre-feu entre 23h00 et 6h00 (voire entre 22h00 et 6h00).

Réponse :

Les nuisances sonores générées durant les heures sensibles de la soirée et de la nuit représentent le sujet qui a fait l'objet du plus grand nombre de commentaires.

Pour rappel, ce sujet est sous-jacent dans tout le document que constitue le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport, notamment dans les actions prévues. Il est abordé en particulier dans deux actions spécifiques :

- l'amélioration des procédures opérationnelles de l'aéroport avec un objectif de réduction du bruit sur la tranche horaire entre 23h00 et 24h00 ;
- et la maîtrise du bruit et la réduction des nuisances sonores en période nocturne qui feront l'objet d'une étude d'approche équilibrée, conformément au règlement (UE) 598/2014 du Parlement européen et du Conseil, 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.

L'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), menée entre 2019 et 2020 a conduit aux propositions de restrictions supplémentaires introduites dans le projet de nouvel arrêté relatif à l'exploitation de l'aérodrome qui a fait l'objet de cette consultation. Pour ce faire, ladite étude s'est articulée autour de sept scénarii de nouvelles restrictions, établis à partir du diagnostic de la situation de référence et dans le but d'atteindre l'objectif de réduction du bruit recherché (-5dB). L'extension du couvre-feu de 23h00 à 6h00 correspondrait à la combinaison des scénarios 5 et 7. L'analyse multicritère de ces scénarios a démontré qu'ils permettraient d'atteindre l'objectif de réduction de bruit défini, mais au prix d'impacts socio-économiques plus forts que les scénarios finalement retenus, qui permettent eux aussi d'atteindre l'objectif défini, à moindre coût socio-économique. C'est la raison pour laquelle l'option de l'extension du couvre-feu n'a pu être retenue et faire partie des restrictions supplémentaires mises en œuvre, en application des principes même de l'approche équilibrée des nuisances sonores.

6.2 La limitation des nuisances sonores

Un certain nombre de commentaires expriment le souhait d'une limitation des nuisances générées par l'activité sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse. Ils font valoir que cet objectif passe par une limitation du nombre de mouvements. Parmi ces observations, sont évoqués un plafonnement à 100 000 mouvements annuels d'aéronefs, une limitation des mouvements de fret et une baisse de 50 % des mouvements des compagnies à bas coûts par rapport à ceux de 2019.

Réponse :

Les mesures évoquées relèvent toutes de la catégorie des restrictions et doivent donc respecter la procédure prévue par le règlement (UE) 598/2014 rappelé au 5.1, dans la logique du concept de

l'approche équilibrée, avant de pouvoir être envisagées, à savoir en particulier : constituer le dernier recours pour résoudre un problème de bruit, être proportionnées au problème à résoudre, et faire l'objet d'une étude d'impact au préalable pour le démontrer.

Les aéronefs fréquentant l'aérodrome se trouvent à l'origine de nuisances sonores. Il existe évidemment un lien direct entre le bruit auquel les populations riveraines sont soumises et le nombre de mouvements effectués par les avions. Sur cette base, une décroissance du nombre de ces mouvements permettrait mathématiquement une réduction de la gêne sonore. Cependant, le problème de bruit identifié et l'objectif de réduction fixé pour y répondre portaient sur la période de nuit. Un plafonnement du nombre de mouvements annuels, sur l'ensemble de la journée, n'a pu être identifié comme une restriction adaptée et proportionnée par rapport à ce problème et n'a donc pas été retenue comme scénario de l'EIAE menée.

Concernant l'idée de restriction ciblant spécifiquement certaines catégories de compagnies (le fret ou le low cost notamment), celles-ci ne peuvent être envisagées puisqu'elles seraient discriminantes sans justification fondée. Les restrictions retenues doivent pouvoir s'appliquer indifféremment à toutes les catégories de compagnies et être justifiées par des critères acoustiques.

En complément des restrictions mises en œuvre, le PPBE de l'aéroport ouvre par ailleurs la voie à une réflexion sur une nouvelle approche quant à la maîtrise du bruit, via l'élaboration d'un outil permettant le suivi de l'évolution du bruit au travers de représentations graphiques. Toutefois, il faudra au préalable pouvoir tirer les conséquences d'une reprise du trafic aérien, dont les modalités sont aujourd'hui entachées de beaucoup d'incertitudes, et qui devrait s'étaler sur plusieurs années.

6.3 La limitation horaire des décollages

Des observations demandent l'interdiction des départs entre 22h00 et 24h00, ou entre 22h00 et 6h00 pour les aéronefs bruyants ou encore, de manière plus globale, des départs plus tôt des aéronefs bruyants le soir.

Réponse :

Comme évoqué au 5.1, l'une des actions identifiées dans le PPBE de l'aérodrome consiste en la réalisation d'une étude, qui associe l'ensemble des parties prenantes et examine notamment :

- les exigences en termes de performances acoustiques auxquelles devraient se conformer les aéronefs afin d'améliorer la maîtrise du bruit dans l'environnement ;
- les modalités de programmation des vols, en particulier pour l'exploitation de l'aéroport en période nocturne.

Chacune des possibilités identifiées par l'étude doit faire l'objet d'une analyse du ratio coût/efficacité par rapport à l'objectif à atteindre, et notamment, pour cela, de ses impacts socio-économiques prévisibles.

Aussi, la première phase de cette étude d'impact selon l'approche équilibrée dans le cadre du règlement européen (UE) 598/2014, a permis l'établissement d'un diagnostic complet de la situation

de l'aérodrome, sur la base notamment des cartes stratégiques du bruit (CSB) et du PPBE. Ce diagnostic a été complété par des entretiens avec les parties prenantes. L'analyse fine du trafic fréquentant la plate-forme et des échanges avec les acteurs concernés ont orienté la détermination des objectifs de l'étude qui sont devenus plus précisément :

- la réduction significative des nuisances sonores nocturnes, avec une attention particulière portée à la tranche horaire 23h00-24h00, définie à hauteur de 5 dB ;
- l'inscription de l'aérodrome dans une démarche pérenne, sur le créneau de nuit, destinée à préserver les riverains de potentielles nuisances liées aux opérations d'aéronefs de faible performance acoustique.

Les scénarios étudiés ont été construits sur cette base, avec une extension à la tranche horaire entre 5h00 et 6h00 compte tenu des impacts sur cette période des mesures envisagées sur la période 23h-24h.

6.4 Le partage des nuisances sonores

Des observations demandent une meilleure répartition entre les territoires des nuisances sonores générées sur les territoires français, suisse et allemand.

Réponse :

L'objectif de minimisation des populations exposées aux nuisances sonores générées par le survol des aéronefs représente un des enjeux constants de l'élaboration et de la mise en œuvre techniques des procédures de vol aux instruments associées à l'aéroport, tout en sachant qu'elles répondent impérativement à des critères normatifs de sécurité. Les possibilités d'optimisation de ces trajectoires font l'objet de mesures décidées et formalisées dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

6.5 Les trajectoires d'approches et de départs associées à l'aéroport

Des commentaires sollicitent des études dont l'objectif consiste en la révision des trajectoires permettant le passage des aéronefs au-dessus des zones de moindre densité d'habitations.

Les sujets mis plus particulièrement en exergue font état du fait que :

- Des trajectoires d'aéronefs entraînent le survol de la commune de Schlierbach et non de la forêt de la Hardt, notamment avec des passages après 22h00 ;
- Les atterrissages par le sud génèrent des nuisances sonores significatives, en particulier pour les vols de la poste après 5h00 avec un vent inférieur à 10 nœuds ;
- Le nombre de vols se rapprochant de l'entrée de Sierentz et non de l'autoroute augmente ;
- Le nombre d'atterrissages devrait être limité à 8 % en piste 33 ;

- Des hélicoptères survolent les habitations à basse hauteur ;
- Des départs directs vers le sud génèrent moins de bruit que le suivi d'une trajectoire en S ;
- Les départs directs vers le sud et les atterrissages en 33 génèrent beaucoup de nuisances, de même que les procédures de départ sur ELBEG ;
- Le déplacement de la procédure de décollage en piste 15 au-delà de la frontière entre Allschwil et Hégenheim limiterait le nombre d'habitations survolées.

Réponse :

Ces observations ne relèvent pas directement du projet d'arrêté de restriction d'exploitation faisant l'objet de la consultation.

Cependant, il est possible de rappeler que le dispositif de procédures utilisées par les aéronefs fréquentant l'aérodrome représente un élément essentiel de son exploitation, tant du point de vue environnemental en termes notamment de nuisances générées que sur l'aspect opérationnel concernant la sécurité et la qualité de la desserte de la plate-forme.

Dans cette perspective, un travail continu de maintenance de ces procédures est réalisé par les services de la direction générale de l'aviation civile. À ce titre, des procédures dites RNAV ont été publiées le 31 janvier 2019 et font l'objet d'un suivi continu.

Au-delà de cette action, d'autres mesures contribuant également à la réduction de la dispersion des trajectoires figurent au plan de prévention du bruit dans l'environnement. Il s'agit en l'occurrence de travaux dans le cadre du relèvement de l'altitude pour la prise en charge des aéronefs au départ par un guidage radar, de la mise en œuvre de procédures RNAV à vue et l'optimisation du dispositif de circulation aérienne relatif aux départs en piste 15.

Enfin, une des autres actions inscrites au PPBE consiste en l'étude de la possibilité d'adapter les itinéraires suivis par l'hélicoptère de la Garde Aérienne de Sauvetage (REGA) entre 0h00 et 6h00.

6.6 Divers sujets

D'autres sujets ont fait l'objet d'observations de manière plus isolée, souvent sur des thématiques éloignées du sujet de la consultation et des restrictions d'exploitation visant à réduire les nuisances sonores.

Ils apparaissent dans la liste ci-dessous, sans ordre particulier.

1/ Le projet d'arrêté soumis à la consultation ne contient aucun élément relatif à la qualité de l'air.

Réponse :

Conformément au règlement européen (UE) 598/2014, les études d'impact réalisées selon l'approche équilibrée s'attachent à identifier des mesures destinées à lutter contre les nuisances sonores et n'intègrent donc pas des mesures telles que celles liées à la limitation du temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance, dont l'effet principal recherché est une amélioration de la qualité de l'air.

Ce sujet revêt néanmoins un véritable enjeu environnemental. Des actions sont d'ores et déjà menées, dans le cadre du PPBE ou par ailleurs. À titre d'exemple, l'aéroport mène des campagnes de mesure de la qualité de l'air tous les trois ans.

2/ Plusieurs commentaires soulignent l'absence d'évaluation des impacts des mesures envisagées sur le nombre de personnes soumises aux nuisances sonores liées à l'activité aéronautique.

Réponse :

Le règlement européen (UE) 598/2014 prévoit que les restrictions envisagées fassent l'objet d'une évaluation d'impacts acoustiques, en Lden et en Lnight. L'évaluation de cet impact en nombre de personnes soumises aux nuisances sonores n'est pas rendue obligatoire par les textes.

De plus, dans l'EIAE menée pour l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, les objectifs fixés ne sont pas en réduction du nombre de personnes exposées mais en réduction des niveaux de bruit nocturnes, avec une cible de -5dB sur la tranche horaire 23h00-24h00. Ainsi, l'analyse ne supposait pas dans ce cas d'étudier l'impact en nombre de personnes exposées.

Par ailleurs, cette étude a été menée en 2019, avant la publication de la directive qui permet désormais de disposer d'une méthodologie reconnue pour l'évaluation des impacts sanitaires sur les populations exposées. Pour les prochaines EIAE, les indicateurs correspondant (forte gêne et forte perturbation du sommeil), ainsi que l'évaluation des populations exposées nécessaire au calcul de ces indicateurs, seront systématiquement pris en compte.

Cependant, il est possible de reconnaître que cette information aurait eu son intérêt dans cette étude. Mais il s'agira surtout d'étudier l'impact réel sur les populations exposées après mise en œuvre des restrictions, ce qui sera fait au travers du bilan du PPBE.

En effet, c'est l'objet même des CSB et du PPBE d'évaluer les populations exposées et de voir l'évolution d'un PPBE à l'autre afin de se poser la question des nouvelles mesures à mettre en œuvre pour limiter les nuisances sonores et les populations exposées à celles-ci. Les mesures contenues dans le PPBE en cours pour la période 2018-2022 feront l'objet d'une évaluation de leur efficacité dans le cadre du suivi et du bilan de celui-ci pour le PPBE suivant, qui pourront alors faire l'objet d'échanges dans les instances de concertation et notamment la commission tripartite. A ce moment-là, les restrictions seront entrées en vigueur et devront avoir porté leurs premiers effets en termes de réduction des nuisances.

3/ Une observation met en avant la possible taxation du trafic aérien afin de le limiter aux seules lignes sans alternative moins polluante.

Réponse :

Ce sujet ne relève pas du projet d'arrêté de restriction d'exploitation faisant l'objet de la consultation.

L'aéroport applique un dispositif de redevances d'atterrissage et de décollage différencié qui favorise les appareils les plus silencieux et pénalise les avions les plus bruyants.

Pour mémoire, l'une des mesures décidées dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement consiste en la révision du cahier des redevances, destinée à y inclure des éléments tarifaires supplémentaires pour inciter les compagnies à utiliser les avions les moins bruyants, par exemple du type A320 « Neo » et B737 « Max », ainsi qu'à réaliser leurs opérations avant 23 heures et respecter leur programme de vol. À cette occasion, une révision des catégories bruit des avions a également été planifiée. Ces dispositions sont révisées annuellement afin de réduire les nuisances sonores. Elles s'inscrivent par ailleurs dans une mesure en matière de réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, à mettre en œuvre avant toute décision de restriction d'exploitation, au sens du règlement européen (UE) 598/2014.

4/ Si plusieurs commentaires sollicitent globalement une interdiction plus large des départs (cf. point 5.1 ou 5.3), l'un des commentaires déplore en particulier la possibilité de décollage après 23h00 en interrogeant la possibilité ouverte aux compagnies d'invoquer des « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » pour les justifier.

Réponse :

L'interdiction des départs programmés sur la tranche horaire 23h00-24h00 constitue l'un des sept scénarios élaborés à partir du diagnostic posé sur la base de l'auscultation du trafic fréquentant l'aéroport et des entretiens menés avec toutes les parties prenantes. Ce scénario, comme tous les autres, a ensuite fait l'objet de l'analyse selon la méthode du règlement européen 598/2014, en matière de rapport coût/efficacité sur les aspects environnemental et socio-économique, comme l'impose l'approche équilibrée.

Par ailleurs, il est vrai qu'il n'existe pas, à ce jour, de véritable définition de la notion de « raison indépendante de la volonté du transporteur » retenu dans le projet d'arrêté. Cela étant, le règlement européen 261/2004 en matière de droit des passagers évoque des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. La jurisprudence précise cette notion au travers d'événements exceptionnels qui échappent à la maîtrise de la compagnie aérienne du fait de sa nature ou de son origine.

Compte tenu de l'absence de définition et de l'impossibilité d'établissement d'une liste exhaustive de cas, l'enjeu de la mesure résidera dans la traçabilité fine des vols concernés. L'historique des vols permettra ainsi la réalisation de bilans annuels, présentés en toute transparence notamment à la commission consultative de l'environnement, et la construction d'une jurisprudence pratique, afin de veiller à l'harmonisation de l'application de cette notion.

Par ailleurs, à la suite des différentes consultations et notamment de l'avis de l'ACNUSA, un ajout a été décidé dans le projet d'arrêté afin de renforcer le processus de contrôle a posteriori, en apportant des garanties sur la production par les compagnies des motifs justifiant les décollages réalisés entre 23h et 00h. Pour cela un point III a été incorporé à l'article 2 de l'arrêté, ainsi rédigé :

« III. Le transporteur aérien fournit dans un délai de quarante-huit heures aux services de l'aviation civile les éléments relatifs aux motifs du retard des vols opérés en application du V b) de l'article 1er. ».

Enfin, les départs effectués après 23h00, sans démonstration de raison indépendante de la volonté du transporteur, feront systématiquement l'objet d'un relevé de manquement, et pourront ainsi être sanctionnés par une amende (sur décision de l'ACNUSA).

5/ Les avions à destination de l'Europe du Nord ou de l'Est décollent souvent par la piste principale en direction du sud (piste 15). Ils survolent de ce fait des zones densément peuplées en effectuant un virage bas à 180 degrés, puis tournent vers l'est ou continuent vers le nord. La procédure de départ doit donc être modifiée dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement de manière à rendre obligatoire l'attribution de la variante la moins polluante dans chaque cas.

Réponse :

Ce sujet ne relève pas du projet d'arrêté de restriction d'exploitation faisant l'objet de la consultation.

De plus, comme déjà mentionné auparavant, le dispositif de procédures utilisées par les aéronefs fréquentant l'aérodrome représente un élément essentiel de son exploitation. Son élaboration et son suivi revêtent évidemment un réel enjeu environnemental, mais les procédures doivent également se conformer scrupuleusement à des critères normatifs de sécurité. La définition et l'attribution des trajectoires prennent également en compte les aspects opérationnels.

6/ Les calculs se basent sur des moyennes de bruit avec des indices du type Lden, Lnight et pic de bruit. Le nombre de personnes impactées n'est pas évalué, par exemple au travers de cartes du bruit établies sur l'indice NA62.

Par ailleurs, le bruit a fortement augmenté durant la période nocturne, depuis le dernier plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome 2011-2015. L'année de référence pour les cartes du bruit devrait être 2015 ou 2017 pour évaluer les mesures du plan 2018-2022.

Réponse :

Les CSB ne sont pas encadrées par le règlement européen (UE) n° 598/2014, mais par la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cette directive est transposée dans la réglementation nationale au travers notamment de l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme. Dans le cadre de l'évaluation, de la prévention et de la réduction du bruit émis dans l'environnement, sont établis les données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement prévus notamment par l'article R. 572-4 du code de l'environnement. Ce dernier, conformément à la directive mentionnée supra, dispose que les CSB sont élaborées au moyen des indicateurs de niveau sonore Lden et Ln.

Par ailleurs, l'OMS considère que l'impact à long terme de la gêne sonore sur la santé est mieux caractérisé par un indice sonore intégré du type Ln, représentatif de la notion de cumul de bruit sur une durée donnée (Night Noise Guide Lines for Europe).

L'indicateur de type NA 62, de par son principe, est peu sensible aux variations de trafic. En effet, en ne modélisant que les dépassements, il fait abstraction des événements sonores inférieurs au seuil et de leur éventuelle multiplication, qui pourtant peuvent être une constituante majeure de la gêne ressentie.

Cela étant, l'étude comporte des détails de calcul concernant l'évaluation de l'impact acoustique des différents scénarios sur la base d'autres indicateurs tels que le LAmax et les LAeq.

Enfin, concernant l'année de référence des cartes, les CSB de l'aéroport de Bâle-Mulhouse ont été élaborées en 2017 dans le cadre de la troisième échéance d'actualisation prévue par la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002. Leur révision interviendra au titre de la quatrième échéance, en 2022.

7/ 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 22h00 et 6h00.

Les prévisions de développement faites en 2007-2008, pour faire accepter à la population l'extension du fret furent sous-estimées. La pertinence du modèle économique devrait être évaluée sur la base de l'analyse coût/efficacité (économie, social et environnemental, dont l'impact sur la santé).

Réponse :

Un aéroport constitue un service public, avec tout ce que cela comporte. À ce titre, il offre les infrastructures et les services destinés à traiter les vols notamment commerciaux qui le desservent. Sur cette base, la fréquentation dudit aéroport ne relève pas spécifiquement de son modèle de développement, mais est très fortement tributaire de la stratégie des transporteurs aériens, en matière notamment de constitution de réseau et d'utilisation d'aéronefs.

Enfin, les redevances aéronautiques permettant le financement du service public aéroportuaire sont réglementées par les codes des transports et de l'aviation civile. Même s'ils comportent des mesures incitatives, leurs tarifs s'établissent de manière objective, transparente et non discriminatoire.

8/ Les impacts socio-économiques des scénarios ne prennent en compte que la valeur ajoutée et les emplois. Seul l'impact économique est évalué (chiffré, hors dépréciation mobilière), 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 »).

Réponse :

Comme il a été précisé auparavant, en application du cadre réglementaire, les EIAE s'attachent à identifier des mesures destinées à lutter contre les nuisances sonores et n'intègrent donc pas des mesures dont l'effet principal recherché est une amélioration de la qualité de l'air. Cela étant, ce sujet fait l'objet de mesures dans le cadre du PPBE ou par ailleurs.

En outre, de telles études définissent un objectif de réduction des nuisances sonores et proposent des mesures pour l'atteindre. La réduction des nuisances visée constitue en soi un moyen d'amélioration des conditions de vie autour de l'aéroport.

Concernant les impacts sanitaires plus spécifiquement, la directive fixant une méthodologie reconnue d'évaluation de ces impacts n'a été publiée qu'en 2020, après la réalisation de l'EIAE de Bâle-Mulhouse (directive (UE) 2020/367 de la Commission du 4 mars 2020 modifiant l'annexe III de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement).

6°) Conclusion

En conclusion, les services de l'État ont pris bonne note des observations formulées au cours de la consultation

Les commentaires sont de nature à consolider le diagnostic posé par le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de mars 2019 et la décision de mener une étude d'impact selon l'approche équilibrée. Ils confortent le fait que les restrictions supplémentaires proposées représentent un compromis dans l'approche des aspects environnementaux et socio-économiques, comme le prévoit le règlement européen (UE) 598/2014.

La reprise progressive du trafic escomptée à l'issue de la crise sanitaire actuelle permettra de vérifier la pertinence des restrictions supplémentaires en asseyant une évaluation affinée de la situation de l'aéroport. Cette démarche proactive en matière environnementale se poursuivra notamment au travers des mesures décidées dans le prochain plan de prévention du bruit dans l'environnement.