

Synthèse des commentaires de la Consultation du public sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse

Consultation publique ouverte du 11 février 2021 au 11 mai 2021

73 commentaires

Commentaire 73

« Mes observations concernant le projet d'arrêté ministériel, portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse »

Le 11 mai 2021 à 23h25min

J'aimerais attirer l'attention des autorités sur un fait qui concerne les concertations, enquêtes et consultations assez peu visibles et peu accessibles en général au public.

En plus, si on veut être crédible pour contribuer à cette consultation du publique, on doit être capable de fournir un effort considérable de lecture de textes assez techniques dont la compréhension nécessite que l'on soit déjà un peu initié au jargon aéronautique qui décrit les problématiques de nuisance et d'impacts sur l'environnement et les chiffres qui vont avec.

Cet exercice n'est donc pas à la portée de tout le monde, considérant le temps qu'un citoyen a à disposition pour se consacrer à un dossier aussi complexe que celui-ci.

Je m'efforcerai donc, après lecture des documents mis à disposition, de donner un avis aussi pertinent que possible, reflétant mon inquiétude que malgré cette révision du PPBE, le trafic aérien à Bâle-Mulhouse gardera un impact plus fort qu'avant sur l'environnement le plus imminent de l'aéroport et par conséquent aussi sur l'atmosphère dans son ensemble alors que le dérèglement climatique demande à ce que les émissions de gaz à effet de serre soit diminuées progressivement et drastiquement.

Ce PPBE ne prévoit pas de réduire le nombre de vols, fret et passager inclus, mais un report des vols de nuit des aéronefs les plus bruyants, sur les périodes entre 22-23h, exactement à l'heure où la plupart des gens tentent de s'endormir.

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.

Selon le scénario 1 et 6, l'interdiction pour les aéronefs de marge inférieure à 13 EPNdB reste sans effet significatif étant donné que peu d'avions seront concernés.

Je demande à ce que

l'interdiction soit étendue aux avions de marge inférieur à 15 EPNdB, voire 20 EPNdB.

Aucun avion ne décolle après 23h sauf exception en cas de retards

Aucun avion de fret ne décolle après 22h ni n'atterrit après 24h et avant 6h du matin.

Et il faut comptabiliser la population impactée pour déterminer l'impact sur celle-ci. Le nombre de personnes impactées n'est pas évalué.

2. Les PPBE précédents n'ayant pas été faites, l'étude d'approche équilibrée devrait se baser sur la Carte Stratégique du Bruit de l'année 2017

Mais il faut croire que l'année de référence 2018 ait été choisie avec des chiffres moyens faisant référence à une période de 2016 -2018.

D'où certainement les calculs qui se basent sur une moyenne de bruit, alors que le bruit effectivement senti par les riverains est le pic de bruit au survol.

Je demande donc que

l'ensemble du calcul du bruit soit vérifié, corrigé et présenté de manière transparente.

le nombre de vols et le bruit maximum et non la moyenne, soit prise en compte, surtout la nuit et lors des périodes de sommeil profond et lorsqu'on essaie de s'endormir entre 22h et minuit.

L'heure de décollage et non l'heure de sortie du parking soit à 22h59 pour que les riverains ne soient pas impactés jusqu'à 23h30.

Il y aurait sûrement des scénarios à envisager pour une meilleure prise en compte des demandes des associations de riverains.

Et il faut croire que l'étude de l'impact socio-économique ne prend en compte que l'aspect financier. L'impact social n'entre pas en ligne de compte. Puis le PPBE passe outre les pollutions au particules fines et les Gaz à Effet de Serre.

Pour toutes ces raisons, je demande que les nombreux manquements dans le PPBE soient corrigés.

Commentaire 72

« réduction des nuisances sonores »

Le 11 mai 2021 à 18h54min

Bonjour,

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, avec une recherche d'impact économique le plus faible possible.

Notre région est très densément peuplée, a beaucoup d'attraits mais ces attraits ne persisteront qu'en offrant une qualité de vie à nos concitoyens incluant une qualité de sommeil y compris fenêtres ouvertes.

Commentaire 71

« Nuisance sonores »

Le 11 mai 2021 à 13h50min

Bonjour,

je suis très surpris :

de constater qu'un seul appareil de mesure de bruit est installé côté Nord !

que seul Bartenheim est intégré alors que Sierentz subit les nuisances depuis l'élargissement du couloir d'approche sans avoir modifié la zone de bruit.

le non respect du couloir avec survol récurrent de la commune de sierentz signalé régulièrement à l'aéroport via leur site. Le trafic aérien à toujours une bonne raison pour justifier les non respect.

j'ai proposé à l'aéroport d'installer des unités de mesures sur notre toit situé à l'entrée du village rue de kembs.

avion de fret entre 5h et 6h ainsi que 22h et 24h particulièrement bruyant atterrissage et décollage..

pourquoi privilégier le nord aux premières heures du jour et dernières heures. De la nuit?

Mes recommandations :

- respect ferme des couloirs aériens avec sanction systématique
- suppression des droits d'accès Au aéronef les plus bruyant
- suppression des droits d'accès Au aéronef polluant.
- arrêt des ententes cachés entre l'aéroport et le canton de Bale au détriment des citoyens.
- intégration de citoyens des 3 pays au conseil administration de l'aéroport

Je je suis un utilisateur régulier des transports aériens (déplacement professionnel et tourisme)

Commentaire 70

« Vols de plus en plus proches de l'entrée Est de Sierentz (rue de Kembs) »

Le 11 mai 2021 à 13h30min

Bonjour

Habitante de Sierentz, depuis 30 ans et rue de Kembs depuis 21ans, j'ai pu constater une augmentation des vols se rapprochant de l'entrée de Sierentz. Et non le long de l'autoroute comme il y a plusieurs années. Après plusieurs réclamations, depuis de nombreuses années à l'aéroport, (ai été reçu par M. xxxxxx), mail en doublon à la Mairie (Mme xxxxx xxxxxx) de ma commune, rien de change. Que devons nous faire pour que ces vols au dessus de ma maison, terrasse et jardin, vers 19H mais surtout ceux entre 5 et 6 h du matin, cessent? Cela est insupportable. Je ne suis pas contre l'aéroport, lorsque nous pourrons de nouveau bouger, je prendrai peut-être l'avion. Mais par pitié arrêtez de "grignoté" le couloir aérien ; pour des raisons de sonorités mais surtout de sécurité. Les avions le long de l'autoroute c'est leur place et non si près des habitations.

Dans l'attente d'un changement

Commentaire 69

« Vols de plus en plus proches de l'entrée Est de Sierentz (rue de Kembs) »

Le 11 mai 2021 à 13h30min

Bonjour

Habitante de Sierentz, depuis 30 ans et rue de Kembs depuis 21ans, j'ai pu constater une augmentation des vols se rapprochant de l'entrée de Sierentz. Et non le long de l'autoroute comme il y a plusieurs années. Après plusieurs réclamations, depuis de nombreuses années à l'aéroport, (ai été reçu par M. xxxxxx), mail en doublon à la Mairie (Mme xxxx xxxx) de ma commune, rien de change. Que devons nous faire pour que ces vols au dessus de ma maison, terrasse et jardin, vers 19H mais surtout ceux entre 5 et 6 h du matin, cessent? Cela est insupportable. Je ne suis pas contre l'aéroport, lorsque nous pourrons de nouveau bouger, je prendrai peut-être l'avion. Mais par pitié arrêtez de "grignoté" le couloir aérien ; pour des raisons de sonorités mais surtout de sécurité. Les avions le long de l'autoroute c'est leur place et non si près des habitations.

Dans l'attente d'un changement

Commentaire 68

Nuisances de l'aéroport

Le 10 mai 2021 à 23h55min

Bonjour,

Habitant la région de St-Louis nous sommes importuné dans notre sommeil nocturne par le frêt qui nécessite des avions bruyants qui atterrissent ou décollent après 23 hrs. La situation s'est fortement dégradée en 10 ans.

L'environnement n'est pas pris en compte suffisamment par la direction de l'aéroport. Des études montrent des dégats sur la santé des particules ultrafines rejetés par les turbines (cancer, maladies respiratoires). Cela aura aussi des conséquences économiques.

Bien cordialement

Commentaire 67

« Participation à la Consultation sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse de la xxxxxxxxxxxx »

Le 10 mai 2021 à 18h41min

La xxxx représente quatorze compagnies aériennes françaises, soit 95 % du transport aérien français. Elle constitue un des sept groupements professionnels membres de la xxxxxxxxxxxx (xxxxx), principale organisation professionnelle du secteur aérien en France. La xxxxx compte parmi ses membres des compagnies expressistes de premier rang.

La xxxxxx déplore un certain nombre de manquements dans la conduite de l'étude d'approche équilibrée menée sur la plateforme de Bâle-Mulhouse. En effet, en premier lieu la xxxxxxxx n'a pas été associée au processus d'entretien et d'exploration des différents scénarios. Comptant plusieurs acteurs majeurs parmi ses membres, l'expertise de la xxxxxxxx sur ces questions aurait pu apporter des éléments au débat.

Il apparaît de plus que le processus de consultation tel qu'il a été mis en place n'a pas apporté toute la transparence nécessaire aux acteurs. En effet, il est d'usage que les plateformes communiquent auprès des usagers les différents scénarios envisagés préalablement aux entretiens. Cette bonne pratique permet des échanges sur une base claire et objectivée en termes d'opération, de bruit et d'impact économique. Tous les différents scénarios doivent pouvoir être explorés et analysés. La démarche d'approche équilibrée permet le dialogue entre les différentes parties prenantes et n'est pas une chambre d'enregistrement des mesures de restrictions d'exploitation.

Concernant plus particulièrement l'étude nous émettons plusieurs réserves quant aux données de trafic et à l'analyse bruit utilisées et sur les conclusions afférentes. En effet, l'analyse du bruit s'arrête en 2018, ainsi toutes les mesures appliquées afin de réduire le bruit depuis cette date ne sont prises en compte, notamment celles prévues dans le PPBE. Cette non-prise en compte ne permet pas d'apporter une base de réflexion solide et crée un dangereux précédent. La question des nuisances effectives est d'autant plus importante ici que le transport aérien dans sa globalité vit une crise sans précédent dans son histoire. La crise de la Covid-19 a engendré une baisse massive du trafic et une perte de visibilité très importante sur l'évolution de celui-ci. L'implémentation de nouvelles restrictions alors même que l'avenir est plus qu'incertain, ne nous paraît pas opportun et même dangereux pour l'avenir du trafic sur la plateforme. Ainsi les données utilisées dans la conduite de cette étude ne permettent pas d'objectiver de manière convaincante et actuelle le problème de bruit sur la plateforme. Nous demandons le décalage dans le temps de l'implémentation de restrictions d'exploitation afin qu'une nouvelle étude puisse mettre en lumière les évolutions en termes de bruit sur la plateforme.

Nous souhaiterions aussi que cette nouvelle étude intègre une plus grande granularité en ce qui concerne l'analyse du bruit en bordure du couvre-feu. En effet différents scénarios sont étudiés sur la plage 23h00-00h00 notamment une interdiction des départs programmés ou une interdiction des départs et arrivés réalisés. Si la question d'une interdiction des départs et arrivés réalisés semblent écartée, nous demandons une analyse plus fine de la part de bruit dépendant des décollages et des arrivées sur cette période. Nous nous étonnons de plus de ne pas retrouver dans l'étude un cas intermédiaire de type interdiction des départs programmés entre 23h30 et 00h00 comme cela peut être le cas sur d'autres plateformes.

Enfin, l'étude se concentre exclusivement sur la question des restrictions d'exploitation. Nous rappelons qu'une étude d'approche équilibrée est composée de quatre piliers : (i) réduction du bruit à la source, (ii) la planification et la gestion de l'utilisation des sols autour des aérodromes de manière à limiter la population subissant les nuisances, (iii) l'utilisation de procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et (iv) des décisions de restrictions d'exploitation. Les restrictions d'exploitation ne peuvent être envisagées que lorsqu'il a été démontré que les trois premières étapes n'étaient pas suffisamment efficaces. Étant donné les problèmes que nous avons précédemment évoqués quant à l'étude effectuée, nous considérons que le rapport ne permet pas d'affirmer que toutes les actions sur les trois premiers piliers ont été examinées. Nous répétons qu'une étude d'approche équilibrée doit explorer toutes les possibilités en termes de coût-efficacité, elle n'a pas vocation à mettre en place des restrictions d'exploitation déjà actées.

Aussi, nous demandons le décalage dans le temps de la révision de l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse le temps que l'étude soit complétée de données de trafic plus récentes et que les différents biais identifiés dans ce document puissent être explorés. Nous nous tenons aussi à la disposition de la plateforme pour échanger avec elle sur les différents scénarios envisagés.

Commentaire 66

« Stellungnahme des xxxxxx »

Le 10 mai 2021 à 16h53min

Sehr geehrte Damen und Herren

mit Email vom 10.05.2021 habe ich im Auftrag des Gemeindeverbund Flugverkehr die umfassende Stellungnahme des xxxxxxxxan folgende Email-Adresse zugestellt :

dsac-ne-bale-mulhouse-consultation-approche-equilibree-bf@aviation-civile.gouv.fr.

Das Originalschreiben erhalten Sie ausserdem auf dem Postweg.

Freundliche Grüsse

Commentaire 65

« Réponse de xxxxxxxxxxxx et de xxxxxxxxxxxxxxxx »

Le 10 mai 2021 à 11h54min

L'xxxxxxx et la xxxxxx remercient les autorités en charge de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

I. Une étude d'approche équilibrée déclenchée de manière prématurée.

Le déclenchement d'une étude d'approche équilibrée répond à un certain nombre de critères. En effet, les restrictions d'exploitation ne doivent être introduites que dans un aéroport où (i) un problème de bruit a été identifié et (ii) seulement en dernier recours, une fois que toutes les autres mesures possibles ont été dûment examinées en termes de coût-efficacité.

Au vu des éléments communiqués, l'objectivation par l'aéroport d'un problème de bruit intensifié ne nous paraît pas suffisamment probante – d'autant plus dans un contexte de relative stabilité des mouvements de fret express à BSL au cours des dernières années. En tout état de cause, nous tenons à rappeler que la hausse du nombre de plaintes est décorrélée d'une hausse effective des nuisances sonores et ne saurait se soustraire à un constat objectif et factuel. Cet indicateur, parfois soulevé par les gestionnaires de plateforme, ne peut suffire pour déclencher un processus d'étude d'approche équilibrée. Nous constatons également que le bruit des avions relevé par les stations de mesure de bruit sur la 2e heure de nuit fait apparaître entre 2014 et 2018 des fluctuations qui ne sont pas expliquées (entre 2016 et 2017 notamment). Il ressort également du graphique sur l'évolution relevée du bruit des avions que la situation reste très disparate entre les stations – avec une nette stabilité des niveaux sur certaines stations (Bartenheim, Blotzheim).

Par ailleurs, nous pensons que ce rapport ne permet pas d'affirmer que toutes les actions possibles concernant les trois premiers « piliers » (réduction du bruit à la source, planification et gestion des trajets, procédures opérationnelles) ont été dûment examinées en termes de coût-efficacité. Aucune autre piste ne semble ainsi par exemple avoir été sérieusement envisagée dans l'étude s'agissant des procédures opérationnelles. L'étude mentionne bien des mesures sous la responsabilité de la DGAC sur les procédures opérationnelles à échéance. Cela renforce un sentiment déjà plusieurs fois exprimé : alors que l'approche équilibrée doit permettre d'identifier les meilleures solutions pour résoudre les nuisances sonores, nous

constatons à regret qu'elle est trop systématiquement comprise en France comme un mécanisme permettant de valider des restrictions d'exploitation déjà actées.

Surtout, il nous apparaît que cette étude d'approche équilibrée a été déclenchée de manière prématurée. En effet, l'analyse de bruit s'arrête à 2018 : cela signifie que les actions menées entre 2018 et 2020 sur la base du PPBE ne sont pas prises en compte. L'étude le reconnaît : « compte-tenu des calendriers respectifs de l'étude d'approche équilibrée et du PPBE, certaines actions actées dans le PPBE pour réduire les nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport n'ont pas pu être évaluées » selon le résumé non technique (page 13). C'est un biais méthodologique extrêmement préoccupant – puisque cela revient à imposer des restrictions d'exploitation avant même de pouvoir mesurer les effets des autres dispositifs déjà mis en œuvre : il s'agit là d'un dangereux précédent.

II. Une étude dont la conduite a révélé une série de lacunes dommageables

La conduite de l'étude à BSL a révélé une série de lacunes préjudiciables au dialogue avec notre secteur.

- Fin 2018, nous nous étions inquiétés lors d'une consultation publique que le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport annonçait des mesures telles que « le durcissement des restrictions nocturnes » et « l'interdiction des aéronefs du chapitre 3 dont la marge certifiée cumulée est inférieure à 13 EPNdB » avant même que les démarches nécessaires (l'étude d'approche équilibrée) ne soient réalisées.

- Nous regrettons que l'aéroport, au lancement de l'étude, n'ait pas présenté, en toute transparence, les scénarios retenus en amont des entretiens - comme cela se fait sur d'autres plateformes.

- Nous regrettons que la totalité des scénarios se focalisent sur des restrictions d'exploitation (alors qu'ils pourraient aussi porter ou combiner des propositions sur les 3 premiers piliers de l'approche équilibrée). Il apparaît aussi que certains des scénarios étudiés sont déconnectés de la réalité de notre secteur, et notamment l'interdiction des aéronefs du chapitre 3 dont la marge est inférieure à 17 EPNdB. Nous tenons ainsi à rappeler que l'article 2 paragraphe 4 du Règlement européen N°598/2014 définit comme « un aéronef présentant une faible marge de conformité », « un aéronef qui fait l'objet d'une certification [...] avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu) pendant une période de transition jusqu'au 14 juin 2020, et avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB après la fin de cette période de transition ». Un scénario portant sur le 17 EPNdB est donc

disproportionné par rapport au cadre établi par le règlement qui ne prévoit que le 10 EPNdB pour identifier les aéronefs marginalement conformes au-delà de juin 2020. Il ne tient pas compte de l'état de l'art et des contraintes inhérentes à la gestion des cycles de renouvellement des avions.

- Si les membres de xxxxxx et de la xxxxx ont été individuellement (mais tardivement) sollicités aux demandes d'entretien de la part du consultant chargé de l'étude, d'autres organisations professionnelles telles que la xxxxxx et xxxxxx n'ont pas été contactées. L'ensemble des organisations professionnelles devraient être associées.

- Nous regrettons la préparation et le déroulé de ces entretiens. Sans partage préalable des scénarios, ceux-ci se révèlent peu productifs. Les restrictions d'exploitation ont un impact sur l'ensemble des opérations de nos entreprises (pas uniquement à BSL) et sur nos stratégies commerciales. Une bonne pratique consisterait à envoyer un guide d'entretien à l'avance et de permettre aux compagnies le souhaitant de répondre par écrit. Ces entretiens doivent également être l'occasion d'échanger sur l'objectivation du problème de bruit et sur l'ensemble des quatre piliers de l'approche équilibrée – et pas uniquement sur la capacité d'adaptation des compagnies aux restrictions d'exploitation envisagées.

- Enfin, nous pensons que la dimension économique des études d'approche équilibrée mérite d'être développée avec autant de rigueur que la dimension environnementale. Ce n'est pas le cas de cette étude.

o Les études d'approche équilibrée représentent une opportunité d'éclairer l'ensemble des parties prenantes sur la contribution économique d'un aéroport. Il s'agit d'une opportunité manquée à BSL – l'étude ne rappelant pas que notre secteur génère plus de 600 emplois directs. Au contraire, le rapport se contente de se référer à une étude précédente (données datant de 2016) pour conclure au caractère « limité », « maîtrisé » ou « non acceptable » des mesures envisagées.

o Il est frappant d'observer que la méthodologie retenue pour l'évaluation des impacts socio-économiques porte uniquement sur la valeur ajoutée et les emplois alors même que notre activité sert des secteurs essentiels de l'économie. Ne sont jamais considérées les conséquences des mesures pour ces acteurs de l'économie locale (comme le reconnaît l'étude p. 24). C'est une carence extrêmement préjudiciable pour les 600 emplois directs que notre secteur compte sur EuroAirport et pour la compétitivité de nos clients, pour lesquels la garantie de livraisons très matinales et d'enlèvements tardifs est cruciale pour assurer leur pérennité. Nous estimons que notre secteur d'activité génère plus de 600 emplois directs sur EuroAirport. Ces emplois directs ne constituent cependant pas l'essentiel de la contribution

économique du transport express pour nos clients. En effet, la possibilité de livraison en J+1 est vitale pour la compétitivité du commerce Européen. La « European Express Association » (EEA) a d'ailleurs mené en 2019 une étude auprès de 1000 managers d'entreprises du secteur de la logistique qui utilisent les services de transport express. Il ressort que 77% des personnes interrogées ont répondu que le transport express était « très important » voire « vital » pour leurs activités.

o Nous sommes donc d'avis que les équipes en charge des études d'approche équilibrée auraient tout intérêt à déployer des expertises socio-économiques à la hauteur des celles déployées en matière acoustique.

III. Une étude qui aboutit à des propositions contestables pour notre secteur.

La proposition de la mise en place d'une interdiction des départs programmés entre 23h00 et 00h00 nous paraît contestable.

D'abord, l'étude n'envisage sérieusement aucune amélioration sur les 3 premiers leviers de l'approche équilibrée. S'agissant des procédures opérationnelles, des pistes auraient pu être creusées :

- L'AIP de BSL stipule actuellement que « la trajectoire de descente doit être choisie de manière à maintenir la configuration lisse aussi longtemps que possible » [...] et que « la diminution de la vitesse et la sortie des traînées seront effectuées de manière à ce que l'avion ait la configuration et la vitesse d'atterrissage au plus tard à 4 NM du seuil de piste ». Ce n'est ni très spécifique ni très prescriptif en matière de réduction du bruit, notamment comparé à d'autres aéroports européens.
- Une utilisation optimisée des procédures PBN a-t-elle été envisagée ? Par exemple, la mise en œuvre d'une procédures type RNP1 avec tronçon RF pour les départs a-t-elle été étudiée après 23h00 ?
- Est-ce qu'il a été envisagé d'utiliser une procédure « moindre bruit au décollage » NADP 2 (vs NADP1 actuellement) pour les décollages en RWY 15 après 22h00 ?

Ensuite, de facto, au-delà de l'interdiction des aéronefs du chapitre 3 dont la marge est inférieure à 13 EPNdB, l'étude se concentre en effet sur une alternative entre deux scénarios :

- le scénario 4 (interdiction des départs programmés entre 23h00 et 00h00) qui a un « impact essentiellement sur la programmation des mouvements du fret express » (page 19) et dont les impacts socio-économiques seraient « maîtrisés » et ;

- le scenario 5 de couvre-feu total (départs et arrivées réalisés entre 23h00 et 00h00) qui a un « impact essentiellement sur la programmation des compagnies basées » et dont les impacts socio-économiques seraient « non acceptables ».

L'étude introduit donc une différence entre les départs et les arrivées – afin de concentrer les nouvelles restrictions sur les départs – alors même que, comme le rappelle l'étude, « les arrivées représentent en moyenne 70% du trafic de nuit, et la quasi-totalité des mouvements 23h30-00h00 » .

Nous regrettons que l'étude n'objective pas, de manière plus granulaire, la part relative des décollages et atterrissages dans l'augmentation de bruit mesurées sur certaines stations, alors même que les restrictions d'exploitation proposées ciblent les décollages. Il aurait été souhaitable de démontrer cette généralité et d'identifier la part relative des décollages dans l'augmentation des nuisances après 23h00 depuis 2014. Nous nous étonnons que des scenarios intermédiaires n'aient pas été explorés comme par exemple une interdiction des départs programmés ou un couvre-feu de 23h30 à 0h (comme l'y invitait le cas d'étude n°12). Finalement, cela renforce l'impression d'un arbitrage par l'aéroport entre compagnies de fret express et compagnies passagers (traditionnelles et surtout lowcost) en défaveur du fret express aérien.

Dans ces conditions, il nous apparait que ces propositions de restrictions d'exploitation ne sont pas conformes avec le Règlement européen (No 598/2014) qui précise, dans son article 5, paragraphe 3d, que « des restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée ».

IV. Des propositions qui interviennent à un moment particulièrement inopportun.

Hormis le déclenchement prématuré de cette étude, ses lacunes méthodologiques et les conclusions contestables qui en sont tirées, nous tenons à alerter les autorités françaises sur le momentum dans lequel viendrait s'inscrire ces restrictions. Ne pas tenir compte des conséquences de la crise du COVID-19 mènerait à la prise d'une décision anachronique.

- Le secteur de la logistique a prouvé son rôle essentiel depuis le début de la crise sanitaire, hier pour acheminer masques et biens de consommation, aujourd'hui des vaccins, des tests, et permettre au tissu français de TPE/PME de poursuivre leur activité, dans des conditions déjà largement contraintes. Le fret express sera à n'en point douter un moteur de la relance de l'économie post-Covid. Nous avons accueilli favorablement le communiqué de l'EuroAirport daté du 25 avril 2020 sur le rôle important joué par les vols cargo qui ont permis "d'acheminer des marchandises vitales dans et hors de la région" et faisant référence au trafic

cargo comme "un pilier pour l'EuroAirport [...] apportant un peu de normalité dans cette situation extraordinaire". Nous avons également été heureux de constater que dans cette communication, l'aéroport expliquait que "pour garantir le maintien sans interruption des chaînes d'approvisionnement habituelles, certains des vols de fret au départ et à destination de l'EuroAirport sont programmés en début de matinée ou en fin de soirée. Grâce à ces vols, nous permettons aux fournisseurs de respecter les courts délais de livraison indispensables pour les biens essentiels". Notre industrie trouve donc contradictoire et décevante la proposition de réduire les heures d'exploitation de nuit.

- A minima, il apparaît indispensable de mettre à jour et/ou pondérer l'analyse de bruit réalisée à BSL pour tenir compte de la nouvelle donne actuelle liée au COVID-19. En effet, les vols passagers « traditionnels » et « lowcost » représentent à eux seuls plus de 50% des vols de nuit sur la plateforme - contre 44% pour le fret express . Or, comme le révèle le rapport annuel de l'aéroport, l'année 2020 aura été « hors du commun » avec 22 992 vols réguliers passagers contre 69 030 en 2019, et 65 308 en 2018 (année de référence de l'étude d'approche) – soit une baisse de 65% des mouvements réguliers passagers sur la plateforme.

Cette nouvelle donne a sans aucun doute également impacté les vols de nuit. En somme, cela pose un problème d'équité : comment agir aujourd'hui, pour demain, avec les yeux d'hier ? Face à la « perte totale de visibilité sur l'évolution du trafic » évoquée par l'aéroport dans son rapport annuel, il nous semble donc tout indiqué de décaler dans le temps l'implémentation des restrictions d'exploitation proposées afin de tenir compte de toutes les évolutions constatées depuis et de permettre ainsi la prise d'une décision plus juste et plus pertinente.

CONCLUSIONS

1. Nos compagnies membres soutiennent pleinement la mise en œuvre de normes modernes en matière de bruit, en cohérence avec nos engagements environnementaux. Nous nous efforçons en permanence d'introduire des avions plus efficaces dans notre réseau et collaborons avec succès avec les aéroports du monde entier pour développer, évaluer, tester et mettre en œuvre des procédures d'atténuation du bruit, chaque fois que cela est technologiquement, opérationnellement et économiquement réalisable. Nos compagnies membres, qui opèrent dans la plupart des grands aéroports du monde et en Europe en particulier, considèrent que les heures d'exploitation actuelles de l'EuroAirport sont déjà parmi les plus restrictives. Nous sommes très préoccupés par les conséquences de la proposition de réduire les heures d'exploitation de nuit à l'EuroAirport, qui pourrait perturber nos services express de nuit et avoir des conséquences néfastes pour nos clients.

2. Le cœur de métier du secteur de la livraison express est la fourniture de services de transport et de livraison porte-à-porte d'envois à destination du monde entier, le lendemain

ou à une heure précise. Pour répondre aux besoins des petites, moyennes et grandes entreprises importatrices et exportatrices en Europe, le secteur de la livraison express s'appuie sur le transport de nuit, en utilisant le "temps mort" entre le moment où une entreprise remet son envoi à la fin de la journée de travail et la livraison au destinataire au début du jour suivant. La conception de notre réseau permet d'utiliser des synergies opérationnelles telles que des facteurs de charge plus élevés qui, à leur tour, réduisent le nombre de mouvements d'avions pendant la nuit.

3. Nous croyons que les propositions de restrictions opérationnelles manquent d'équilibre entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux à prendre en compte dans le processus. Certains de nos membres ne voient aucune possibilité de quitter l'EuroAirport plus tôt dans la nuit sans affecter les clients et/ou d'ajouter des chauffeurs-livreurs pour effectuer le même nombre d'enlèvements et de livraisons dans une fenêtre de temps réduite, ce qui n'est commercialement viable ni pour eux ni pour leurs clients. Chaque minute avant le départ de nos vols réguliers est pleinement utilisée pour maximiser le positionnement concurrentiel de nos clients sur le marché mondial. Pour d'autres, les restrictions d'un avion spécifique imposent un défi au réseau opérationnel.

4. En résumé, tous les éléments développés dans ces réponses tendent à interroger l'opportunité de nouvelles restrictions d'exploitation, leur conformité avec l'esprit de l'approche équilibrée et les textes qui l'encadrent ainsi que la célérité à les mettre en œuvre.

5. En toute logique, nous demandons donc respectueusement au ministère de la Transition écologique de reconsidérer ses propositions de révision de l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Commentaire 64

« Réponse de xxxxxxxxxx »

Le 10 mai 2021 à 11h49min

xxxxxxx remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

I. Une étude d'approche équilibrée déclenchée de manière prématurée.

Le déclenchement d'une étude d'approche équilibrée répond à un certain nombre de critères. En effet, les restrictions d'exploitation ne doivent être introduites que dans un aéroport où (i) un problème de bruit a été identifié et (ii) seulement en dernier recours, une fois que toutes les autres mesures possibles ont été dûment examinées en termes de coût-efficacité.

Au vu des éléments communiqués, l'objectivation par l'aéroport d'un problème de bruit intensifié ne nous paraît pas suffisamment probante – d'autant plus dans un contexte de relative stabilité des mouvements de fret express à BSL au cours des dernières années. En tout état de cause, nous tenons à rappeler que la hausse du nombre de plaintes est décorrélée d'une hausse effective des nuisances sonores et ne saurait se soustraire à un constat objectif et factuel. Cet indicateur, parfois soulevé par les gestionnaires de plateforme, ne peut suffire pour déclencher un processus d'étude d'approche équilibrée. Nous constatons également que le bruit des avions relevé par les stations de mesure de bruit sur la 2^e heure de nuit fait apparaître entre 2014 et 2018 des fluctuations qui ne sont pas expliquées (entre 2016 et 2017 notamment). Il ressort également du graphique sur l'évolution relevée du bruit des avions que la situation reste très disparate entre les stations – avec une nette stabilité des niveaux sur certaines stations (Bartenheim, Blotzheim).

Par ailleurs, nous pensons que ce rapport ne permet pas d'affirmer que toutes les actions possibles concernant les trois premiers « piliers » (réduction du bruit à la source, planification et gestion des trajets, procédures opérationnelles) ont été dûment examinées en termes de coût-efficacité. Aucune autre piste ne semble ainsi par exemple avoir été sérieusement envisagée dans l'étude s'agissant des procédures opérationnelles. L'étude mentionne bien des mesures sous la responsabilité de la DGAC sur les procédures opérationnelles à échéance. Cela renforce un sentiment déjà plusieurs fois exprimé : alors que l'approche équilibrée doit permettre d'identifier les meilleures solutions pour résoudre les nuisances sonores, nous constatons à regret qu'elle est trop systématiquement comprise en France comme un mécanisme permettant de valider des restrictions d'exploitation déjà actées.

Surtout, il nous apparaît que cette étude d'approche équilibrée a été déclenchée de manière prématurée. En effet, l'analyse de bruit s'arrête à 2018 : cela signifie que les actions menées entre 2018 et 2020 sur la base du PPBE ne sont pas prises en compte. L'étude le reconnaît : « compte-tenu des calendriers respectifs de l'étude d'approche équilibrée et du PPBE, certaines actions actées dans le PPBE pour réduire les nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport n'ont pas pu être évaluées » selon le résumé non technique (page 13). C'est un biais méthodologique extrêmement préoccupant – puisque cela revient à imposer des restrictions

d'exploitation avant même de pouvoir mesurer les effets des autres dispositifs déjà mis en œuvre : il s'agit là d'un dangereux précédent.

II. Une étude dont la conduite a révélé une série de lacunes dommageables

La conduite de l'étude à BSL a révélé une série de lacunes préjudiciables au dialogue avec notre secteur.

- Fin 2018, nous nous étions inquiétés lors d'une consultation publique que le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport annonçait des mesures telles que « le durcissement des restrictions nocturnes » et « l'interdiction des aéronefs du chapitre 3 dont la marge certifiée cumulée est inférieure à 13 EPNdB » avant même que les démarches nécessaires (l'étude d'approche équilibrée) ne soient réalisées.

- Nous regrettons que l'aéroport, au lancement de l'étude, n'ait pas présenté, en toute transparence, les scénarios retenus en amont des entretiens - comme cela se fait sur d'autres plateformes.

- Nous regrettons que la totalité des scénarios se focalisent sur des restrictions d'exploitation (alors qu'ils pourraient aussi porter ou combiner des propositions sur les 3 premiers piliers de l'approche équilibrée). Il apparaît aussi que certains des scénarios étudiés sont déconnectés de la réalité de notre secteur, et notamment l'interdiction des aéronefs du chapitre 3 dont la marge est inférieure à 17 EPNdB. Nous tenons ainsi à rappeler que l'article 2 paragraphe 4 du Règlement européen N°598/2014 définit comme « un aéronef présentant une faible marge de conformité », « un aéronef qui fait l'objet d'une certification [...] avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu) pendant une période de transition jusqu'au 14 juin 2020, et avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB après la fin de cette période de transition ». Un scénario portant sur le 17 EPNdB est donc disproportionné par rapport au cadre établi par le règlement qui ne prévoit que le 10 EPNdB pour identifier les aéronefs marginalement conformes au-delà de juin 2020. Il ne tient pas compte de l'état de l'art et des contraintes inhérentes à la gestion des cycles de renouvellement des avions.

- Si xxxxxxxx a été individuellement (mais tardivement) sollicité aux demandes d'entretien de la part du consultant chargé de l'étude, d'autres organisations professionnelles telles que la xxxxxx et xxxxxx n'ont pas été contactées. L'ensemble des organisations professionnelles qui disposent d'expertise sur ces sujets impactants et complexes devraient être associées.

- Nous regrettons la préparation et le déroulé de ces entretiens. Sans partage préalable des scénarios, ceux-ci se révèlent peu productifs. Les restrictions d'exploitation ont un impact sur l'ensemble des opérations de nos entreprises (pas uniquement à BSL) et sur nos stratégies commerciales. Une bonne pratique consisterait à envoyer un guide d'entretien à l'avance et de permettre aux compagnies le souhaitant de répondre par écrit. Ces entretiens doivent également être l'occasion d'échanger sur l'objectivation du problème de bruit et sur l'ensemble des quatre piliers de l'approche équilibrée – et pas uniquement sur la capacité d'adaptation des compagnies aux restrictions d'exploitation envisagées.

- Enfin, nous pensons que la dimension économique des études d'approche équilibrée mérite d'être développée avec autant de rigueur que la dimension environnementale. Ce n'est pas le cas de cette étude.

o Les études d'approche équilibrée représentent une opportunité d'éclairer l'ensemble des parties prenantes sur la contribution économique d'un aéroport. Il s'agit d'une opportunité manquée à BSL – l'étude ne rappelant pas que notre secteur génère plus de 600 emplois directs. Au contraire, le rapport se contente de se référer à une étude précédente (données datant de 2016) pour conclure au caractère « limité », « maîtrisé » ou « non acceptable » des mesures envisagées.

o Il est frappant d'observer que la méthodologie retenue pour l'évaluation des impacts socio-économiques porte uniquement sur la valeur ajoutée et les emplois alors même que notre activité sert des secteurs essentiels de l'économie. Ne sont jamais considérées les conséquences des mesures pour ces acteurs de l'économie locale (comme le reconnaît l'étude p. 24). C'est une carence extrêmement préjudiciable pour les 600 emplois directs que notre secteur compte sur EuroAirport et pour la compétitivité de nos clients, pour lesquels la garantie de livraisons très matinales et d'enlèvements tardifs est cruciale pour assurer leur pérennité. Nous estimons que notre secteur d'activité génère plus de 600 emplois directs sur EuroAirport. Ces emplois directs ne constituent cependant pas l'essentiel de la contribution économique du transport express pour nos clients. En effet, la possibilité de livraison en J+1 est vitale pour la compétitivité du commerce Européen. La « xxxxxxxxxxxx » (xxxxx) a d'ailleurs mené en 2019 une étude auprès de 1000 managers d'entreprises du secteur de la logistique qui utilisent les services de transport express. Il ressort que 77% des personnes interrogées ont répondu que le transport express était « très important » voire « vital » pour leurs activités. Il en va de même dans la région de Bâle-Mulhouse-Fribourg, où nos clients sont spécialisés dans les secteurs de la santé (équipement médical), de l'industrie pharmaceutique et de la biotechnologie.

o Nous sommes donc d'avis que les équipes en charge des études d'approche équilibrée auraient tout intérêt à déployer des expertises socio-économiques à la hauteur des celles

déployées en matière acoustique. Il y a là une montée en compétence particulièrement nécessaire à effectuer en la matière – et notre secteur y a contribué au niveau européen .

III. Une étude qui aboutit à des propositions contestables pour notre secteur.

La proposition de la mise en place d'une interdiction des départs programmés entre 23h00 et 00h00 nous paraît contestable.

D'abord, l'étude n'envisage sérieusement aucune amélioration sur les 3 premiers leviers de l'approche équilibrée. S'agissant des procédures opérationnelles, des pistes auraient pu être creusées :

- L'AIP de BSL stipule actuellement que « la trajectoire de descente doit être choisie de manière à maintenir la configuration lisse aussi longtemps que possible » [...] et que « la diminution de la vitesse et la sortie des traînées seront effectuées de manière à ce que l'avion ait la configuration et la vitesse d'atterrissage au plus tard à 4 NM du seuil de piste ». Ce n'est ni très spécifique ni très prescriptif en matière de réduction du bruit, notamment comparé à d'autres aéroports européens.
- Une utilisation optimisée des procédures PBN a-t-elle été envisagée ? Par exemple, la mise en œuvre d'une procédures type RNP1 avec tronçon RF pour les départs a-t-elle été étudiée après 23h00 ?
- Est-ce qu'il a été envisagé d'utiliser une procédure « moindre bruit au décollage » NADP 2 (vs NADP1 actuellement) pour les décollages en RWY 15 après 22h00 ?

Ensuite, de facto, au-delà de l'interdiction des aéronefs du chapitre 3 dont la marge est inférieure à 13 EPNdB, l'étude se concentre en effet sur une alternative entre deux scénarios :

- le scénario 4 (interdiction des départs programmés entre 23h00 et 00h00) qui a un « impact essentiellement sur la programmation des mouvements du fret express » (page 19) et dont les impacts socio-économiques seraient « maîtrisés » et ;
- le scénario 5 de couvre-feu total (départs et arrivées réalisés entre 23h00 et 00h00) qui a un « impact essentiellement sur la programmation des compagnies basées » et dont les impacts socio-économiques seraient « non acceptables ».

L'étude introduit donc une différence entre les départs et les arrivées – afin de concentrer les nouvelles restrictions sur les départs – alors même que, comme le rappelle l'étude, « les

arrivées représentent en moyenne 70% du trafic de nuit, et la quasi-totalité des mouvements 23h30-00h00 » .

Nous regrettons que l'étude n'objective pas, de manière plus granulaire, la part relative des décollages et atterrissages dans l'augmentation de bruit mesurées sur certaines stations, alors même que les restrictions d'exploitation proposées ciblent les décollages. Il aurait été souhaitable de démontrer cette généralité et d'identifier la part relative des décollages dans l'augmentation des nuisances après 23h00 depuis 2014. Nous nous étonnons que des scénarios intermédiaires n'aient pas été explorés comme par exemple une interdiction des départs programmés ou un couvre-feu de 23h30 à 0h (comme l'y invitait le cas d'étude n°12). Finalement, cela renforce l'impression d'un arbitrage par l'aéroport entre compagnies de fret express et compagnies passagers (traditionnelles et surtout lowcost) en défaveur du fret express aérien.

Dans ces conditions, il nous apparait que ces propositions de restrictions d'exploitation ne sont pas conformes avec le Règlement européen (No 598/2014) qui précise, dans son article 5, paragraphe 3d, que « des restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée ».

Il n'est pas certain non plus que la réduction du service et de l'accès au marché créée par ces propositions soit conforme aux obligations internationales de l'aéroport relatives aux engagements pris par la France et l'Union européenne. En effet, les propositions ne semblent pas tenir suffisamment compte de l'obligation d'offrir une "possibilité de concurrence loyale et équitable" dans le cadre de l'accord sur les services aériens entre les États-Unis et l'Union européenne. En outre, en ce qui concerne les droits et les processus relatifs à la réglementation du bruit des aéronefs, l'accord États-Unis-UE engage les parties à rendre les restrictions d'exploitation « pas plus restrictives que nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental assigné à l'aéroport concerné » et « non arbitraires » . Le couvre-feu et la réduction significative des opérations nocturnes proposés par l'aéroport semblent être incompatibles avec ces normes.

IV. Des propositions qui interviennent à un moment particulièrement inopportun.

Nous tenons à alerter les autorités françaises sur le momentum dans lequel viendrait s'inscrire ces restrictions. Ne pas tenir compte des conséquences de la crise du COVID-19 mènerait à la prise d'une décision anachronique.

- Le secteur de la logistique a prouvé son rôle essentiel depuis le début de la crise sanitaire, hier pour acheminer masques et biens de consommation, aujourd'hui des vaccins, des tests,

et permettre au tissu français de TPE/PME de poursuivre leur activité, dans des conditions déjà largement contraintes. Le fret express sera à n'en point douter un moteur de la relance de l'économie post-Covid. Nous avons accueilli favorablement le communiqué de l'EuroAirport daté du 25 avril 2020 sur le rôle important joué par les vols cargo qui ont permis "d'acheminer des marchandises vitales dans et hors de la région" et faisant référence au trafic cargo comme "un pilier pour l'EuroAirport [...] apportant un peu de normalité dans cette situation extraordinaire". Notre industrie trouve donc contradictoire et décevante la proposition de réduire les heures d'exploitation de nuit.

- A minima, il apparaît indispensable de mettre à jour et/ou pondérer l'analyse de bruit réalisée à BSL pour tenir compte de la nouvelle donne actuelle liée au COVID-19. En effet, les vols passagers « traditionnels » et « lowcost » représentent à eux seuls plus de 50% des vols de nuit sur la plateforme - contre 44% pour le fret express . Or, comme le révèle le rapport annuel de l'aéroport, l'année 2020 aura été « hors du commun » avec 22 992 vols réguliers passagers contre 69 030 en 2019, et 65 308 en 2018 (année de référence de l'étude d'approche) – soit une baisse de 65% des mouvements réguliers passagers sur la plateforme.

Cette nouvelle donne a sans aucun doute également impacté les vols de nuit. En somme, cela pose un problème d'équité : comment agir aujourd'hui, pour demain, avec les yeux d'hier ? Face à la « perte totale de visibilité sur l'évolution du trafic » évoquée par l'aéroport dans son rapport annuel, il nous semble donc tout indiqué de décaler dans le temps l'implémentation des restrictions d'exploitation proposées afin de tenir compte de toutes les évolutions constatées depuis et de permettre ainsi la prise d'une décision plus juste et plus pertinente.

CONCLUSIONS

1. Nos compagnies membres soutiennent pleinement la mise en œuvre de normes modernes en matière de bruit, en cohérence avec nos engagements environnementaux. Nous nous efforçons en permanence d'introduire des avions plus efficaces dans notre réseau et collaborons avec succès avec les aéroports du monde entier pour développer, évaluer, tester et mettre en œuvre des procédures d'atténuation du bruit, chaque fois que cela est technologiquement, opérationnellement et économiquement réalisable. Nos compagnies membres, qui opèrent dans la plupart des grands aéroports du monde et en Europe en particulier, considèrent que les heures d'exploitation actuelles de l'EuroAirport sont déjà parmi les plus restrictives. Nous sommes très préoccupés par les conséquences de la proposition de réduire les heures d'exploitation de nuit à l'EuroAirport, qui pourrait perturber nos services express de nuit et avoir des conséquences néfastes pour nos clients.

2. Le cœur de métier du secteur de la livraison express est la fourniture de services de transport et de livraison porte-à-porte d'envois à destination du monde entier, le lendemain

ou à une heure précise. Pour répondre aux besoins des petites, moyennes et grandes entreprises importatrices et exportatrices en Europe, le secteur de la livraison express s'appuie sur le transport de nuit, en utilisant le "temps mort" entre le moment où une entreprise remet son envoi à la fin de la journée de travail et la livraison au destinataire au début du jour suivant.

3. Nous croyons que les propositions de restrictions opérationnelles manquent d'équilibre entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux à prendre en compte dans le processus. Certains de nos membres ne voient aucune possibilité de quitter l'EuroAirport plus tôt dans la nuit sans affecter les clients et/ou d'ajouter des chauffeurs-livreurs pour effectuer le même nombre d'enlèvements et de livraisons dans une fenêtre de temps réduite, ce qui n'est commercialement viable ni pour eux ni pour leurs clients. Chaque minute avant le départ de nos vols réguliers est pleinement utilisée pour maximiser le positionnement concurrentiel de nos clients sur le marché mondial. Pour d'autres, les restrictions d'un avion spécifique imposent un défi au réseau opérationnel.

4. En résumé, tous les éléments développés dans ces réponses tendent à interroger l'opportunité de nouvelles restrictions d'exploitation, leur conformité avec l'esprit de l'approche équilibrée et les textes qui l'encadrent ainsi que la célérité à les mettre en œuvre.

5. En toute logique, nous demandons donc respectueusement au ministère de la Transition écologique de reconsidérer ses propositions de révision de l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Commentaire 63

« Projet d'arrêté ministériel portant restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse »

Le 10 mai 2021 à 11h28min

Monsieur,

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

Enjeux

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).

La directive 2002/49CE annexe V impose de faire « une estimation de la diminution du nombre de personnes touchées » pour toute action en cours ou à venir.

L'étude d'Approche Equilibrée

L'étude d'approche équilibrée doit impérativement considérer quatre éléments principaux (les « quatre piliers ») les uns à la suite des autres :

- la réduction du bruit à la source,
- la planification et la gestion de l'utilisation des terrains,
- les procédures d'exploitation à moindre bruit
- les restrictions d'exploitation des aéronefs.

Les restrictions d'exploitation ne sont à envisager que si les mesures précédentes ne permettent pas d'atteindre les objectifs de réduction de nuisances.

Toute nouvelle mesure envisagée par l'étude doit être éclairée des impacts environnementaux, sociaux et économiques qui en découlerait pour les parties prenantes.

(Voir page 18 du document : 497-EAP-ENV_Rapport-Approche-Equilibree_v1.1)

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 en dB ou en 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).

Planning des « échéances »

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

Le PPBE actuel aurait dû commencer en 2015 (3ème Echéance). En 2017, les cartes de bruit auraient dû être révisées et publiées.

Le PPBE 2018-2022 n'a été publié que le 20 mars 2019. Il a été prolongé jusqu'en 2024 en raison de la crise sanitaire de la COVID-19).

Remarques

1. Carte Stratégique du Bruit servants à l'étude d'Approche Equilibrée

La méthode d'élaboration, les paramètres, critères, etc. ne nous sont pas connus. Les calculs se basent sur la moyenne de bruit, Indice Lden et Lnight selon la réglementation française. (page 26)

Rappelons que le PPBE 2011-2015 n'a pas été évalué. Les cartes publiées dans le PPBE 2018-2022 pages 24 et 64 s'appuient sur les données de 2016. Aucune comparaison avec les CSB du PPBE 2011-2015 n'est faite pour évaluer l'augmentation des personnes impactée dans la limite Lden55.

Le nombre de personnes impactées sur le territoire français est très supérieur au PGS de 2015. Pour mémoire, l'OMS recommande une limite de Lden = 45dB et 8 h de sommeil

Par contre, et de façon complémentaire, des cartes du bruit avec un indice NA65 (Number Above : nbre d'évènements de plus de 65dBA) auraient pu être établies. Le nombre de personnes impactées peut tripler.

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

Dans l'étude d'Approche équilibrée, nous ne voyons aucun lien entre les CSB et les mesures proposées pour réduire les nuisances. La population impactée après l'application des mesures n'a pas été évaluée. Les CSB n'ont pas été exploitées utilement. Voir la directive 2002/49CE annexe V.

2. Choix de l'année de référence des cartes du bruit ?

L'année de référence des cartes de bruit 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, qui n'a pas été évalué.

L'année de référence pour les cartes du bruit devrait être 2016 pour évaluer la pertinence des mesures du PPBE 2018-2022.

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

L'Euroairport a choisi délibérément en 2003-2004 un modèle de développement basé sur le Low-cost, le Fret et le Fret Express (extension des infrastructures en 2015) en imposant plus de nuisances aux riverains. Ce type d'activités cause de nuisances importantes aux heures nocturnes 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. Car selon les dires de J. xxxxxx, directeur en xxxxxx : « 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 (chiffrage, hors dépréciation immobilière), l'impact social n'est évalué que partiellement en termes d'emploi. L'environnemental (pollution, Gaz à Effet de Serre) et le sanitaire (santé) sont ignorés (par exemple en réduction de l'espérance de vie en bonne santé ou « lost lives, lost man years »).

5. Gains acoustiques ?

L'étude ne contient pas d'objectifs chiffrés de réduction en dB ou en nombre personnes impactées.

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.

Cette mesure ne permet pas d'atteindre l'objectif de réduction de nuisance. Pas de baisse significative des indices Lden et Lnight pour les raisons suivantes :

- Report de 1442 départs sur la tranche 22h00-23h00 (page 36),
- Maintien de 1275 atterrissages ($2723 - 1442 - 6 = 1275$ atterrissages).

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 en 3. et page 37).

En outre il n'existe pas d'aéroport alternatif proche de Bâle-Mulhouse ayant des heures de fonctionnement plus étendues si on compare à Zürich, Genève ou Frankfurt. Donc pas de concurrence et risque de départ du Fret Express.

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

L'effort d'adaptation est surestimé. Le secteur a des marges d'adaptation. 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 comme à Orly, Nice, Zürich ou Genève.

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

Cette mesure est sans réel effet, car peu d'avions en service ont une marge inférieure à 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. Au final, pas de gain réel !

La tranche 23h-24h 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.

Perspectives :

Selon le rapport le nombre total de mouvements sur 22h00-06h00 dans le scénario de référence passe 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 avions » et même un scénario qui prévoit une croissance du trafic sur 10 ans.

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 2016.
- 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 LMax) 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. 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 22:00 et 23:00 heures. Par conséquent, le bruit augmente avant 22 heures. Globalement, il n'est pas réduit, mais seulement partiellement 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 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. 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 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). Ce point est prévu dans le PPBE seulement en 2022.

Conclusions

C'est pourquoi, Monsieur le Commissaire Enquêteur, je vous demande de porter un avis défavorable à ce projet d'arrêté d'exploitation aux motifs suivants :

- seul le repos nocturne stricte entre 23h et 6h, cad. pas de vols, sauf vols sanitaires et prioritaires, apporte une réelle baisse des nuisances. C'est une demande commune aux associations de riverains xxxxx, xxxxx, xxxxxx et xxxxxx en France, en Suisse et en Allemagne.
- 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 :

- Les atterrissages après 23h sont maintenus
- 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)

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.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations distinguées.

Commentaire 62

« Etude insuffisante »

Le 10 mai 2021 à 09h50min

Je demande le repos nocturne entre 23h et 6h : pas de vols, sauf vols sanitaires et prioritaires. La position des riverains a été examinée 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 23h sont possibles en cas de « retard » non imputable aux compagnies. Ce terme n'est pas défini et est déjà interprété abusivement. Les décollages après 23h doivent être limités de façon stricte. Restrictions des vols de nuit de 22h à 6h 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). 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 : la directive exige de prendre l'année 2017. 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 LAmax) 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 m'interroge. 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 23h. Il en résulte une augmentation des survols entre 22h et 23h. Par conséquent, le bruit augmente avant 22 heures. Globalement, il n'est pas réduit, mais seulement avancé d'une heure la nuit. Si plus de 1200 vols sont avancés avant 23h00 et sont donc censés donner lieu

à une réduction du bruit de 11-12dB après 23h, il n'est pas compréhensible que le fait d'avancer les décollages n'entraîne qu'une augmentation de 1-2dB avant 23h. Ces chiffres sont faux. Certaines données 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. A corriger. Les dommages socio-économiques causés par les impacts environnementaux et sanitaires n'ont pas été inclus. A corriger. Le calcul du dommage économique potentiel se base uniquement sur les déclarations des compagnies aériennes opérants à Bâle-Mulhouse, sans contrôle ni comparaison. La probabilité que les compagnies partent n'est pas vérifiée. Il manque une fourchette basse et haute des pertes. A corriger. 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). A corriger. Seules les catégories économiques ont été prises en compte (chiffre d'affaires, emploi, salaires, valeur ajoutée). Pas de coûts économiques de la pollution environnementale. A corriger. 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 décollage étant définie par « quitter le point de stationnement », le survol peut survenir nettement après 23h (23h30) pour un avion qui quitte le point de stationnement à 22h59. Cette possibilité est dommageable aux riverains. A clarifier et modifier. L'étude a écarté de nombreuses mesures pourtant susceptibles de réduire les nuisances : elle 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. POURQUOI ne pas 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. JE DEMANDE 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 nouveau calcul : évaluer à nouveau le scénario 4 et les deux scénarios 5 et 7. Les scénarios 5 et 7 permettent une réduction efficace du bruit : A METTRE EN PLACE. Merci

Commentaire 61

« Impact du bruit de l'aéroport sur la vie des riverains »

Le 9 mai 2021 à 17h09min

Bonjour,

je suis riverain de l'aéroport. Habitant très près de l'aéroport, je constate des nuisances encore plus importantes lors des nuits d'été lorsqu'il est presque impossible de fermer les fenêtres la nuit.

Je constate des nuisances très importantes liées au frêt aérien vers les minuits. De plus il y a beaucoup de bruits à 5 hrs du matin. Il me parait impératif d'exclure toutes sources de bruits entre 23 h et 6 hrs.

De plus il me parait indispensable de tenir compte de la pollution aux particules ultrafines (< 1 micrometre). Il serait bon que l'aéroport limite la pollution en branchant par ex les avions sur le secteur au lieu de laisser les turbine produire du courant lorsque les avions sont au sol.

Cordialement

Commentaire 60

« Impact du bruit de l'aéroport sur la vie des riverains »

Le 9 mai 2021 à 17h08min

Bonjour,

je suis riverain de l'aéroport. Habitant très près de l'aéroport, je constate des nuisances encore plus importantes lors des nuits d'été lorsqu'il est presque impossible de fermer les fenêtres la nuit.

Je constate des nuisances très importantes liées au frêt aérien vers les minuits. De plus il y a beaucoup de bruits à 5 hrs du matin. Il me parait impératif d'exclure toutes sources de bruits entre 23 h et 6 hrs.

De plus il me parait indispensable de tenir compte de la pollution aux particules ultrafines (< 1 micrometre). Il serait bon que l'aéroport limite la pollution en branchant par ex les avions sur le secteur au lieu de laisser les turbine produire du courant lorsque les avions sont au sol.

Cordialement

Commentaire 59

« Consultation du public sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse »

Le 9 mai 2021 à 17h02min

Eine Konsultation der betroffenen Bevölkerung ist anhand der vom EuroAirport auf seiner Internetseite (Flugbewegungen / Pistenbenutzungen) veröffentlichten Daten nur bedingt möglich. Die letzten im Internet veröffentlichten Flugdaten stammen aus dem Jahr 2018 !

Ergänzend zu den Stellungnahmen der Umweltverbände möchte ich auf das nicht nachvollziehbare Abflugverfahren in Richtung Süden hinweisen. Maschinen mit Zielen in Nord- oder Osteuropa starten häufig über die Hauptpiste in südlicher Richtung (Piste 15). Dabei überfliegen sie zunächst in einer niedrigen 180-Grad-Kurve dicht besiedeltes Gebiet, um dann am nördlichen Rand des Flughafens nach Osten abzdrehen oder nach Norden weiterzufliegen.

Mit dieser Abflugprozedur sind die Bewohner mehrerer Gemeinden (allein in den Gemeinden Allschwil, Buschwiller, Hégenheim, Hesingue und Schönenbuch leben weit über 30.000 Menschen), unnötigerweise Lärm und Luftverschmutzung durch die Flugzeuge ausgesetzt. Hinzu kommt ein, kumuliert betrachtet, beträchtlicher Mehrverbrauch an Flugbenzin für die Fluggesellschaften.

Das Abflugverfahren muss im Rahmen des französischen Lärmvorsorgeplans (PPBE) also so geändert werden, dass zwingend die jeweils emissionsärmste Variante zugewiesen wird.

Commentaire 58

« xxxxxxxx »

Le 6 mai 2021 à 21h11min

L'aéroport apporte beaucoup de nuisances sonores hors période de crise sanitaire.

Il faudrait veiller à totalement interdire les vols entre 23 heures et 6 heures.

Il faudrait aussi équilibrer les survols entre tous les riverains de l'aéroport (Allemands, Suisses et Français).

Il reste tout de même un atout économique majeur pour la région qu'il faut maintenir.

Commentaire 57

« Pourquoi déjà prévoir des exceptions à l'interdiction de décollage des vols commerciaux entre 23H et 0H ? »

Le 6 mai 2021 à 18h34

Bonjour,

Tout d'abord, ++ pour ces mesures qui contribueront à apaiser un peu les émissions sonores de l'aéroport de Bâle Mulhouse sur des créneaux où les personnes ont besoin de se reposer.

Par rapport à la programmation des vols de fret, on constate très souvent des écarts entre l'heure programmée et l'heure de départ réel. Je ne vois pas pourquoi ouvrir la porte en article 1 V.b). Ce sera beaucoup trop facile pour les transporteurs d'invoquer à chaque fois des "raisons indépendantes de leur volonté".

Ma proposition : suppression du V.b) de l'article 1.

Bien cordialement,

Commentaire 56

« Nuisance des vols autour de l'Euro Airport »

Le 6 mai 2021 à 17h44

Bonjour, nous subissons ici à Bartenheim au quotidien des nuisances d'avions de grandes lignes mais aussi d'avions écoles et de tourisme qui tournent autour de l'aéroport, la Suisse qui a pris largement sa place sur le site en matière de hangar, d'école de parking etc devrait envisager plus sérieusement le survol par Bâle

Commentaire 55

« Nuisance »

Le 6 mai 2021 à 14h26

Dernier vol à 22h et 1er vol à 6h

Commentaire 54

« Respect du couvre feu »

Le 5 mai 2021 à 13h34min

Bonjour,

Il convient déjà de respecter le sommeil des gens entre 23.00 et 6.00 et ne pas accorder de dérogations d'atterrissage tardifs ou de décollage anticipé à partir de 5.00.

De plus il serait bien d'équilibrer décollages /atterrissagesNord (Bartenheim) et Sud (Suisse) et de privilégier les avions silencieux

Merci

Commentaire 53

« Respect du couvre feu »

Le 5 mai 2021 à 13h33min

Bonjour,

Il convient déjà de respecter le sommeil des gens entre 23.00 et 6.00 et ne pas accorder de dérogations d'atterrissage tardifs ou de décollage anticipé à partir de 5.00.

De plus il serait bien d'équilibrer décollages /atterrissagesNord (Bartenheim) et Sud (Suisse) et de privilégier les avions silencieux

Merci

Commentaire 52

« Le trafic aérien nuit à la santé humaine et à la santé planétaire, il est temps d'écrire les textes pour changer de paradigme ! »

Le 4 mai 2021 à 18h20min

L'aéroport de Bâle Mulhouse dessert beaucoup de destinations que l'on peut facilement joindre en peu de temps par train. Ceci est un non-sens et devrait être interdit par la loi !

Le bruit et la pollution générés par l'aérogare ne sont pas seulement nocifs pour les riverains mais également pour la faune et flore de la réserve naturelle de la Petite Camargue toute proche. Même durant le confinement il y a eu un niveau sonore très gênant et ce même les dimanches (je suspecte que l'on a fait volontairement tourner les moteurs).

Finalement en tant que médecin je souhaiterais que le trafic aérien soit enfin soumis à une taxation honnête et soit limité aux seules situations où des alternatives moins polluantes n'existent pas.

Commentaire 51

« nuisance lumineuse et entreprises hébergées par l'aéroport »

Le 4 mai 2021 à 13h54

Il est impossible d'avoir ne serait-ce que quelques heures de silence et de nuit !

L'aéroport par ses mouvements INCESSANTS entraine un bruit de fond du aux entreprises hébergées telles que AMAC ou JET AVIATION

de plus ces entreprises sont à l'origine d'une réelle gêne et perturbation occasionnées par leurs activités nocturnes et leurs éclairages importants !!

Commentaire 50

« Problème de santé publique !! »

Le 4 mai 2021 à 13h49

Pour l'instant nous ne constatons aucune améliorations du brut après 22h !

Rappelons que UN SEUL survol suffit à perturber le sommeil des riverains.

De plus, les décibels mesurés ne peuvent pas rendre compte du nombre de réveils nocturnes que chaque survol occasionne

Une seule perturbation du sommeil par nuit mais sur une longue période entraîne une augmentation du risque de cancers : + 10%

ainsi qu'une augmentation des risques cardiovasculaires

Comment se fait-il que l'état empêche-t-il de façon délibérée un repos nocturne à ses administrés ?

Commentaire 49

« toujours pas d'amélioration !!! »

Le 4 mai 2021 à 13h44

- Par rapport à l'année de référence 2018, la tranche 23h-24h reste impactée par les atterrissages (surtout au Nord) et les décollages pour retards.
- Pour la tranche 22h-23h, l'augmentation des mouvements (report des vols) résulte en une augmentation du bruit au Nord (+2dB, décibels en moyenne sur 1 h) et au Sud (+1dB).
- Dans la tranche horaire nocturne de 22h-6h (Indice Lnight) et sur la journée (Indice Lden) on constate aucune baisse réelle.

Et aucune mesure sur le NOMBRE de personnes touchées !!!

Commentaire 48

« Mesures insuffisantes »

Le 4 mai 2021 à 11h58min

Bonjour,

Les mesures prévues à Mulhouse- Basel, sont insuffisantes car elles ne réduisent qu'à la marge les nuisances sonores notamment des avions Cargos vers le nord, le soir.

Nous demandons un arrêt total des rotations de l'aéroport de Basel pendant la nuit à Basel (11h-6h) comme à Zurich ou d'autres aéroports, français dureste.

Quand prévoyez-vous d'appliquer réellement les règles de protection des riverains? Devont-nous porter l'affaire devant les tribunaux, comme l'ont fait l'Allemagne et les associations de riverains allemandes vis-à-vis des nuisances de l'aéroport de Zurich??

Commentaire 47

« Ausbaustopp beim Flugverkehr »

Le 1er mai 2021 à 22h17min

Unsere Zielsetzungen für den Flugverkehr vom EuroAirport Basel-Mulhouse : A. eine Nachtflugsperrung von 22.00 Uhr bis 7.00 Uhr, die konsequent eingehalten wird, B. es werden immer Flugrouten gewählt, mit denen die Gesundheit der Bevölkerung bestmöglich geschont wird, und C. der Ausbau des Flugverkehrs ist ultimativ zu stoppen. - Damit die negative Entwicklung des Flugverkehrs für Arbeitnehmende kein Desaster wird, sind Massnahmen zur Transformation von Arbeitsplätzen dringlich.

Commentaire 46

« Nuisances sonores »

Le 1er mai 2021 à 15h04min

Les vols qui décollent vers 23h de Bâle Mulhouse sont très bruyants et perturbent le sommeil des riverains qui se lèvent tôt.

Serait-il possible d'avancer leur départ d'une heure ?

Commentaire 45

« Réduction de l'intensité du bruit et de la fréquence des mouvements très sonores - et le Climat? »

Le 29 avril 2021 à 19h27min

Bonjour, habitante de Bartenheim depuis 2007 (-il y avait alors avant tout des atterrissages, moins de mouvements qu'aujourd'hui, pas de vols au-dessus de Bartenheim avec la courbe EL...), j'attendais depuis longtemps des nouvelles encourageantes quant à la réduction de la gêne sonore occasionnée par le trafic ce plus en plus importants sur l'EAP. merci. Aussi, j'espère que les mesures porteront leurs fruits.

et qu'au-delà d'une valeur moyenne/cumulée de bruits, il y ait un vrai progrès quant à la gêne ressentie (mouvements très bruyants). Mais au-delà des nuisances sonores, j'aimerais que toutes les parties prenantes agissent RAPIDEMENT, et DÉJÀ MAINTENANT, pour préserver non pas seulement les riverains, mais aussi. pour contribuer à éviter le pire quant au réchauffement climatique et autres urgences environnementales. 1/ encourager le tourisme ultralocal (que c'est beau et relaxant aux alentours de Sierentz, Bartenheim, Kappelen etc sans bruits d'avion), ne pas encourager le fret express ou voyages en avion trop chers, trop fréquents etc. et donc bruit, GES, consommation effrénée et donc GES. 2/CONVERSION professionnelle, conversion des usages des surfaces de l'EAP et autour. On sait comment AGIR AUJOURD'HUI. Avec des acteurs à la hauteur des enjeux, c'est vite réfléchi, mis en œuvre...quel beau projet de COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE Et EN VOGUE, axé DD, cela ferait ! Avec une pointe de participation citoyenne, pour un avenir vraiment radieux, quoi de plus....FR CH et DE œuvrant ensemble pour leurs habitants, pour la planète, et oui, de façon innovante, "rentable" - pour de nouveaux acteurs, et, pour tous !- Je me mets à rêver de tourisme tout près, sans trop d'avions venant perturber les sorties balades, vtt en famille, sorties gastronomie+sport...et SVP, Ne transportons pas de plus en plus de personnes ou marchandises via l'EAP...(ref. connexion de train vers l'EAP pour Basel donc Zurich, Bern), le CLIMAT et les riverains en pâtissent.

D'avance merci.

Commentaire 44

« Reduction de l'intensité du bruit et de la fréquence des mouvements très sonores - et le Climat? »

Le 29 avril 2021 à 19h26min

Bonjour, habitante de Bartenheim depuis 2007 (-il y avait alors avant tout des atterrissages, moins de mouvements qu'aujourd'hui, pas de vols au-dessus de Bartenheim avec la courbe EL...), j'attendais depuis longtemps des nouvelles encourageantes quant à la réduction de la gêne sonore occasionnée par le trafic ce plus en plus importants sur l'EAP. merci. Aussi, j'espère que les mesures porteront leurs fruits.

et qu'au-delà d'une valeur moyenne/cumulée de bruits, il y ait un vrai progrès quant à la gêne ressentie (mouvements très bruyants). Mais au-delà des nuisances sonores, j'aimerais que toutes les parties prenantes agissent RAPIDEMENT, et DÉJÀ MAINTENANT, pour préserver non seulement les riverains, mais aussi. pour contribuer à éviter le pire quant au réchauffement climatique et autres urgences environnementales. 1/ encourager le tourisme ultralocal (que c'est beau et relaxant aux alentours de Sierentz, Bartenheim, Kappelen etc sans bruits d'avion), ne pas encourager le fret express ou voyages en avion trop peu chers, trop fréquents etc. et donc bruit, GES, consommation effrénée et donc GES. 2/CONVERSION professionnelle, conversion des usages des surfaces de l'EAP et autour. On sait comment AGIR AUJOURD'HUI. Avec des acteurs à la hauteur des enjeux, c'est vite réfléchi, mis en œuvre...quel beau projet de COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE Et EN VOGUE, axé DD, cela ferait ! Avec une pointe de participation citoyenne, pour un avenir vraiment radieux, quoi de plus....FR CH et DE œuvrant ensemble pour leurs habitants, pour la planète, et oui, de façon innovante, "rentable" - pour de nouveaux acteurs, et, pour tous !- p.ex. tourisme tout près, sans trop d'avions venant perturber les sorties balades, vtt en famille, sorties gastronomie+sport...

D'avance merci.

Commentaire 43

« Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum Ausgewogenen Ansatz am EAP »

Le 29 avril 2021 à 16h03min

Grundsätzlich begrüßen wir Betriebseinschränkungen am EuroAirport in den Nachtzeiten. Die geplanten Maßnahmen und somit Betriebseinschränkungen in den Nachtstunden – insbesondere das Verbot von geplanten Starts zwischen 23 bis 24 Uhr – sind ein Schritt in die richtige Richtung.

Entscheidend ist hierbei der Effekt der Maßnahmen auf die Reduzierung der effektiven Gesamtflugbewegung zwischen 23-24 Uhr und somit die tatsächliche Lärminderung. Somit erachten wir es als nicht ausreichend, dass der Entwurf des Betriebserlasses lediglich ein Verbot der geplanten Starts vorsieht. Zum Schutz der Anrainer wäre es notwendig anzustreben, auch verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr zu beschränken.

Auch sehen wir eine Vorverlegung der Starts auf die Stunde zwischen 22 bis 23 Uhr kritisch. Auf diese Weise wird ein Teil des Lärms nicht reduziert, sondern faktisch vorverlagert. Des Weiteren wird ein Start als Verlassen des Terminals definiert. Dies bedeutet, dass das tatsächliche Abheben von der Landebahn und somit der Überflug über Deutschland auch nach 23 Uhr erfolgen kann. Hieraus schließen wir, dass Überflüge in geringer Höhe nach 23 Uhr erfolgen können und demnach Fluglärm für die deutschen Anrainer auch nach 23 Uhr hörbar sein wird. Wir regen daher an festzulegen, dass bezüglich der Starts Richtung Deutschland, die tatsächliche Startzeit (Abheben von der Startbahn) als die für die Nachtflugbeschränkungen relevante Zeit entscheidend ist.

Die tatsächliche langfristige Lärmreduzierung – insbesondere für die deutschen Anrainer – stellt für uns eine klare Unbekannte dar. Insbesondere bleibt abzuwarten, wie sich das Verhältnis von geplanten und verspäteten Flugbewegungen langfristig entwickeln wird. Wir hätten uns hierzu bereits im Vorfeld eine offenerere und nachvollziehbarere Kommunikation gewünscht. Denn die Studie prognostiziert für einen 5 bis 10-Jahreshorizont durch das Verbot der geplanten Starts zwischen 23 bis 24 Uhr einen Wegfall der prognostizierten Flugbewegungen um 82% in dieser Nachtstunde. Diese Prognose stützt sich unter anderem auf eine hypothetische Verbesserung der Verspätungssituation. Wohingegen, gestützt auf die Verkehrszahlen 2019 und der damals resultierenden tatsächlichen Verspätungen, die Maßnahmen ca. 80% Reduktion der Starts und folglich ca. 40% Reduktion der Gesamtflugbewegungen zwischen 23 und 24 Uhr erreicht hätten (siehe Pressemitteilung vom 10. Juni 2020). Wir sehen hier eine gewisse Diskrepanz und hoffen, im Hinblick auf die Auswirkungen auf die effektive Gesamtflugbewegung, auf eine noch nachvollziehbarere und klarere Kommunikation in der Zukunft, ohne dass wir diese explizit einfordern müssen.

Fazit : Mit Blick darauf, dass Landungen sowie verspätete Starts zwischen 23 und 24 Uhr erlaubt bleiben, ist für uns nicht in ausreichendem Maße erkennbar, wie sich die Maßnahmen mittel- und langfristig auf die Anzahl der Gesamtflugbewegungen – und auf den damit verbundenen Lärm – auswirken.

Weitere Maßnahmen sind wichtig und notwendig : Wir erwarten, dass der Lärmvorsorgeplan des Flughafens zu weiteren Verbesserungen und einer Deckelung in den Nachtzeiten führt. Insbesondere ist für uns zentral, dass zeitnah die begrenzende Lärmkurve geschaffen wird, um so mittel- bis langfristig den Fluglärm in den Nachtstunden zu stabilisieren.

Commentaire 42

« Survol de Schlierbach »

Le 28 avril 2021 à 7h36min

Depuis quelques années nous constatons que la compagnie Easyjet passe au dessus de notre maison pour l'atterrissage. Surtout le soir après 22.00h. Nous précisons qu'il n'y a que Easyjet qui fait cela. Cela génère beaucoup de bruit. Pourquoi cette compagnie n'emprunte pas les couloirs d'atterrissages au dessus de la forêt de la Hardt comme les autres avions?

Commentaire 41

« L'étude d'Approche Equilibrée est insuffisante »

Le 27 avril 2021 à 10h42min

Je demande le repos nocturne entre 23h et 6h : pas de vols, sauf vols sanitaires et prioritaires. La position des riverains a été examinée 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 est déjà 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). 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 : la directive exige de prendre l'année 2017. 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_{Amax}) 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 m'interroge. 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 23h00 heures. Par conséquent, le bruit augmente avant 22 heures. Globalement, il n'est pas réduit, mais seulement avancé d'une heure la nuit. 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 sont faux. Certaines données 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. A corriger. Les dommages socio-économiques causés par les impacts environnementaux et sanitaires n'ont pas été inclus. A corriger. Le calcul du dommage économique potentiel se base uniquement sur les déclarations des compagnies aériennes opérants à Bâle-Mulhouse, sans contrôle ni comparaison. La probabilité que les compagnies partent n'est pas vérifiée. Il manque une fourchette basse et haute des pertes. A corriger. 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). A corriger. Seules les catégories économiques ont été prises en compte (chiffre d'affaires, emploi, salaires, valeur ajoutée). Pas de coûts économiques de la pollution environnementale. A corriger. 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 avion qui quitte le point de stationnement à 22h59. Cette possibilité est dommageable aux riverains. A clarifier et modifier. L'étude a écarté de nombreuses mesures pourtant susceptibles de réduire les nuisances : elle 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. POURQUOI ne pas 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. JE DEMANDE 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 nouveau calcul : évaluer à nouveau le scénario 4 et les deux scénarios 5 et 7. Les scénarios 5 et 7 permettent une réduction efficace du bruit : A METTRE EN PLACE. Merci

Commentaire 40

« Baisse des nuisances sonores et de pollution »

Le 22 avril 2021 à 10h19min

Habitant de Blotzheim et subissant de fortes nuisances dues à l'activité de l'aéroport, je suis donc très favorable à l'interdiction des décollages des aéronefs les plus bruyants ainsi que pour le couvre feu dans les horaires de 23 heures à 6 heures au moins pour les décollages.

Commentaire 39

« Extension des restrictions »

Le 22 avril 2021 à 09h24min

Je demande l'extension du renforcement de l'interdiction de vol des aéronefs les plus bruyants de sur le créneau horaires 6h00-7h00.

Ainsi que, l'extension du couvre-feu entre 23h et 6h.

Commentaire 38

« Nuisances aéroport »

Le 20 avril 2021 à 07h45min

Bonjour,

Les nuisances les plus importantes au niveau bruit (au nord de Kembs) concernent le bruit, essentiellement des cargos après 23 heures, l'augmentation du trafic et le non-respect fréquent des couloirs de vol (avions survolant les habitations ou passant à proximité des habitations).

Commentaire 37

« Insuffisant »

Le 18 avril 2021 à 10h19min

Les restrictions proposées actuellement sont totalement insuffisantes. Je soutiens à 100% les demandes de xxxxxx. J'habite Village-Neuf pourtant loin des soit-disantes zones de nuisances sonores, qui sont une réelle blague. Je subis tous les jours les nuisances de l'aéroport. Les propositions actuelles de l'Euroairport sont ridicules et font preuve d'un manque de courage politique, notamment au regard de la Suisse.

Commentaire 36

« changement de direction pour le décollage »

Le 14 avril 2021 à 14h10min

Il serait judicieux en plus d'interdire le décollage des cargo après 23h00 (qui décolle toujours vers la France alors que ce sont pour des entreprises suisse) et avant 6h, que les avions moins

bruyants décollent vers la suisse et non la France ; Depuis le confinement (mars 2020) beaucoup d'avion redécollent vers la France surtout le dimanche (heureusement que le trafic est moindre) météo clémente ou non !!

et si les portes des hangars pouvaient être fermées lors des préchauffages le matin à 5h pour éviter les nuisances sur bartenheim.

Merci

Commentaire 35

« Survol de Bartenheim »

Le 10 avril 2021 à 18h48min

Les modifications des trajectoires d'approche et de décollage de février 2020 sont la double peine pour les habitants de Bartenheim.

Avant février 2020 les avions décollant vers Bâle tournaient et survolaient l'autoroute entre Blotzheim et Bartenheim. Après la modification les avions survolent Bartenheim, en altitude, avec le bruit, durant un long moment.

Au niveau des atterrissage sens Mulhouse - Bâle, les avions semblent plus bas et plus près des habitations, donc plus bruyants.

Les avions les plus bruyants sont les derniers à décoller, au milieu de la nuit. Si ceux-là pouvaient décoller plus tôt, cela serait déjà une amélioration.

Maison récente, 10 ans, isolation extérieure, double vitrage 4-22-4.

Commentaire 34

« Boucle Elbeg »

Le 7 avril 2021 à 16h51min

Bonjour

La boucle Elbeg devrait être interdite.

Il est stupide de décoller vers Bâle et faire revenir les avions au-dessus du centre de Blotzheim.

D'après une ancienne étude, ils devraient même passer entre Blotzheim et Michelbach-le-Bas.

merci pour cette correction de trajet

Commentaire 33

« Monsieur »

Le 1^{er} avril 2021 à 22h33min

Mesdames, Messieurs,

Par la présente, je me permets de souligner qu'une interdiction de tout mouvement aérien entre 23h et 6 h du matin serait une bonne chose pour la population française et suisse vivant à proximité de l'aéroport et/ou sous les couloirs aériens de ce dernier.

Nombre d'études récentes soulignent la nocivité d'un fort bruit nocturne pour la santé des personnes.

Respectueusement

Commentaire 32

« Attentes de mesures credibles »

Le 29 mars 2021 à 19h07min

Bonjour,

depuis des années il est attendu un gel des vols entre 22:00 et 06:00 comme cela est en place dans de nombreux aéroport européens notamment en Suisse et en Allemagne nos voisins.

Pourtant a Bâle / Mulhouse rien n'est en place malgré un nombre accru de mouvements.

Cela doit être encore une spécificité "Française" de donner des leçons et n'en mettre aucune en place.

Nos voisins Suisses et Allemands doivent être satisfait de profiter de cette aéroport sans avoir a supporter de nuisances ni de bruit, ni lumineuse, ni de l'air.

De plus il n'y a aucun risque réel économique. Nos voisins ne quitteront jamais cet aéroport, le peuple helvétique et allemand n'autorise pas la création d'un nouvel aéroport dans leur pays respectif.

Je vous demande donc d'appliquer les mesures protégeant les riverains de 22:00 a 06:00 pour tous type de vols.

Cdlt.

Commentaire 31

« Soutien de la révision de l'arrêté »

Le 27 mars 2021 à 22h47min

Mesdames, Messieurs

dans les communes près de l'aéroport de Bâle-Mulhouse des milliers de familles avec des enfants vivent dans le périmètre dans lequel le bruit des départs et arrivées est aussi fort qu'il peut influencer négativement notamment le sommeil des enfants. C'est scientifiquement prouvé que du bruit dans la nuit qui peut des fois réveiller des enfants ou perturber leur sommeil a pour conséquence des perturbations d'apprentissage chez des enfants qui vont à l'école (voir cet article d'un médecin, en allemand : <https://www.nzz.ch/meinung/debatte/das-ohr-schlaeft-nie-1.18496046>).

Nous vivons à Bâle près de l'aéroport. Aussi mes enfants, de 2 et 4 ans, ont été perturbés par le bruit de l'Euro-Airport chaque nuit, au moins avant la crise sanitaire. Par conséquent, ils sont plus fatigués les lendemains.

Pour ces raisons, je soutiens fortement les changements prévus de cet arrêté.

Avec mes salutations les meilleures

Commentaire 30

« couvre-feu »

Le 26 mars 2021 à 11h19min

bonjour

pourquoi le couvre-feu ne serait pas de 22h à 6h00

merci

Commentaire 29

« couvreur feu »

Le 26 mars 2021 à 11h19min

bonjour

pourquoi le couvreur feu ne serait pas de 22h à 6h00

merci

Commentaire 28

« Interdiction des décollages 23h-00h »

Le 25 mars 2021 à 08h07min

Bonjour,

Pour récupérer du bruit quotidien des survols, la plage 23h-00h des interdictions de décollage est insuffisante.

Il faut l'étendre à 22h-00h.

Merci.

Commentaire 27

« Intolérable déviation et irrespects des applications des directives, cadre de vie délétaire »

Le 22 mars 2021 à 00h15min

Nous ne pouvons que remarquer une dégradation de notre qualité de vie depuis quelques années et aussi la tenue de travaux nocturnes bruyants pendant l'été qui nuisent au sommeil (sans parler des "bip" de reculs des machines incessants)

Il devient impératif que le respect des riverains soit prise en compte à la vue des conséquences que le bruit et la pollution ont sur la santé.

Il est dommageable que les gestionnaires de l'aéroport ne soient pas "naturellement" plus proactif pour faire cohabiter leurs activités lucratives sans sur-nuire à l'environnement proche et de faire une priorité le respect des lois.

Cordialement

Commentaire 26

« Respect des riverains proches »

Le 21 mars 2021 à 16h01min

Bonjour,

Le trafic aérien a considérablement augmenté ces dernières années. J'habite à Héisingue rue de Lattre de Tassigny et malgré une très bonne isolation des fenêtres, il est fréquent de ressentir et d'entendre les énormes vibrations lors du passage de certains avions, ceux-ci volant encore très bas lors de leur passage. Il est difficile de laisser les fenêtres ouvertes et maintenant avec le coronavirus, la différence est frappante. Je pense que notre qualité de vie va en diminuant et qu'une reprise à la normale serait une marque complète d'indifférence aussi bien à l'environnement qu'aux riverains. La seule considération économique est une aberration d'autant plus que la Suisse se targue d'une grande conscience environnementale ! Les élus alsaciens doivent impérativement revoir leurs ambitions à la baisse. Reléguer les nuisances à l'étranger est une marque de mépris. Les Bâlois souffrant des nuisances sont aussi très impactés. Il faut réduire et non augmenter le trafic aérien, apprendre de la situation actuelle et du répit donné par la situation sanitaire.

Meilleures salutations

Commentaire 25

« Respect des riverains proches »

Le 21 mars 2021 à 16h00min

Bonjour,

Le trafic aérien a considérablement augmenté ces dernières années. J'habite à Hésingue rue de Lattre de Tassigny et malgré une très bonne isolation des fenêtres, il est fréquent de ressentir et d'entendre les énormes vibrations lors du passage de certains avions, ceux-ci volant encore très bas lors de leur passage. Il est difficile de laisser les fenêtres ouvertes et maintenant avec le coronavirus, la différence est frappante. Je pense que notre qualité de vie va en diminuant et qu'une reprise à la normale serait une marque complète d'indifférence aussi bien à l'environnement qu'aux riverains. La seule considération économique est une aberration d'autant plus que la Suisse se targue d'une grande conscience environnementale ! Les élus alsaciens doivent impérativement revoir leurs ambitions à la baisse. Reléguer les nuisances à l'étranger est une marque de mépris. Les Bâlois souffrant des nuisances sont aussi très impactés. Il faut réduire et non augmenter le trafic aérien, apprendre de la situation actuelle et du répit donné par la situation sanitaire.

Meilleures salutations

Commentaire 24

« Respect des riverains proches »

Le 21 mars 2021 à 15h58min

Bonjour,

Le trafic aérien a considérablement augmenté ces dernières années. J'habite à Hésingue rue de Lattre de Tassigny et malgré une très bonne isolation des fenêtres, il est fréquent de ressentir et d'entendre les énormes vibrations lors du passage de certains avions, ceux-ci volant encore très bas lors de leur passage. Il est difficile de laisser les fenêtres ouvertes et maintenant avec le coronavirus, la différence est frappante. Je pense que notre qualité de vie va en diminuant et qu'une reprise à la normale serait une marque complète d'indifférence aussi bien à l'environnement qu'aux riverains. La seule considération économique est une aberration d'autant plus que la Suisse se targue d'une grande conscience environnementale ! Les élus alsaciens doivent impérativement revoir leurs ambitions à la baisse. Reléguer les

nuisances à l'étranger est une marque de mépris. Les Bâlois souffrant des nuisances sont aussi très impactés. Il faut réduire et non augmenter le trafic aérien, apprendre de la situation actuelle et du répit donné par la situation sanitaire.

Meilleures salutations

Commentaire 23

« EAP-Studie zu den Betriebseinschränkungen in der Nacht : Wahl der Flugroute »

Le 17 mars 2021 à 17h55min

Zu den im Erlass vom ... über die Betriebsbeschränkungen für den Flughafen Basel-Mulhouse (Département Haut-Rhin) festgehaltenen Punkten soll darauf hingewiesen werden, dass eine konsequente Flugroutenwahl über weniger dicht besiedeltes Land (z.B. der Landwirtschaftscouloir zwischen Hégenheim und Allschwil) eine weitere, enorme Lärmentlastung für die Anwohnerinnen und Anwohner bringen würde : vgl. dazu die sehr laute und schwere Maschine, welche am Montagabend, 15.03.2021, nachts nach 23 h in Allschwil mit der von ihr ausgelösten Druckwelle die Fenster erzittern liess. Wäre diese über den Landwirtschaftscouloir zwischen Hégenheim und Allschwil gestartet, wäre dies nicht der Fall gewesen. Eine solche Flugroutenwahl würde nichts extra kosten, jedoch einen grossen Nutzen stiften.

Wir würden uns freuen, wenn dieser Punkt in den Erlass einfliessen würde. Vielen Dank.

Commentaire 22

« Oui aux restrictions d'exploitation commerciale entre 23h et 6h voire même 7h »

Le 14 mars 2021 à 13h15min

Merci de tenir compte ENFIN des citoyens.

Bonne continuation

Commentaire 21

« Gravier mon problème de cardiaque »

Le 14 mars 2021 à 08h50min

Bonjour Mr. Ministre,

Comme j'habite à Blotzheim. Subir le bruit d'avion de nuit est déjà une grosse soucis pour mon fragile sommeil. Depuis je doit mettre les protèges de bouchons d'oreilles pour ne pas être effrayée. Mais malheureusement c'est pas toujours efficace. Maintenant j'ai beaucoup de mal à se préparer s'endormir. J'ai toujours angoisse d'être réveillée pendant la nuit, après souvent c'est la nuit blanche.

Commentaire 20

« Trop de bruit entre 22h et 06h »

Le 13 mars 2021 à 18h13min

Bonjour,

Lorsque l'on parle des nuisances sonores émises par les décollages d'avions entre 22h et 06h on ne parle pas de Kembs-Loeclé et pourtant nous sommes également concernés. Afin de pouvoir s'endormir avant 23 heures nous n'avons pas d'autres solutions que de fermer nos fenêtres pour atténuer le bruit. Si en hiver cela est moins désagréable, cela devient vraiment gênant à la belle saison. Nous nous permettons de vous faire part de notre mécontentement car rien n'est fait pour résoudre ces problèmes, au contraire depuis quelques années cela devient de plus en plus récurant.

Il y a encore trop de décollages entre 22h et 23h et aussi dès 5 h du matin.

Nous aimerions être entendus et ne pas subir ces désagréments qui perturbent notre sommeil.

Commentaire 19

« Trop de bruit entre 22h et 06h »

Le 13 mars 2021 à 18h11min

Bonjour,

Lorsque l'on parle des nuisances sonores émises par les décollages d'avions entre 22h et 06h on ne parle pas de Kembs-Loeclé et pourtant nous sommes également concernés. Afin de pouvoir s'endormir avant 23 heures nous n'avons pas d'autres solutions que de fermer nos fenêtres pour atténuer le bruit. Si en hiver cela est moins désagréable, cela devient vraiment gênant à la belle saison. Nous nous permettons de vous faire part de notre mécontentement car rien n'est fait pour résoudre ces problèmes, au contraire depuis quelques années cela devient de plus en plus récurant.

Il y a encore trop de décollages entre 22h et 23h et aussi dès 5 h du matin.

Nous aimerions être entendus et ne pas subir ces désagréments qui perturbent notre sommeil.

Commentaire 18

« Bruit »

Le 12 mars 2021 à 21h40min

Bonjour,

Actuellement le nombre de vol a bien diminué et pour combien de temps encore? Malgré cette réduction du nombre de vol les avions qui survole notre maison sont souvent plus bas et font énormément de bruit. J'ai vraiment l'impression qu'il ne respecte pas les trajectoires ni les hauteur de survol, plus particulièrement la nuit.

Les hélicoptères basé à Bale Mulhouse survole quotidienne a base altitude notre village Buschwiller lorsqu'ils vont sur un lieu d'accident c'est fort compréhensible par contre pour le retour le survol du village n'est pas nécessaire.

L'aéroport de Zurich a bien réduit le trafic de nuit et celui là n'a pas besoin de venir chez nous.

Une meilleure organisation des société low cost et des société de fret devrait largement permettre l'arrêt des vol entre 22h et 6h.

Arrêtons de donner des dérogations dans tout les sens.

Nous avons des capteurs de bruit sur notre commune qui enregistre uniquement des moyenne et qui ne sont pas du tout représentatif du bruit réel des avions.

Cordialement

Commentaire 17

« Nuisances aéroportuaires de l'Aéroport deBâle Mulhouse »

11 mars 2021 à 17h53

Il n'est plus acceptable qu'une société comme Easyjet, n'y aucune autre par ailleurs augmente les rotations d'avions pour compenser le dumping sur les prix. Cela se fait au détriment des riverains et de la planète par une augmentation inacceptable du bruit et d'une pollution atmosphérique.

Autre point, celui de Fedex et autres Cie de frêt aérien qui décollent vers minuit, le courrier est-il à ce point urgent : faut-il bientôt espérer recevoir les colis la veille de leur expédition !!! quel triste monde englué dans le toujours plus...Enfin, il faut arrêter les décollages des aéronefs bruyants après 22h et avant 6h du matin, mais aussi respecter un couvre feu de 23h à 6h du matin sauf urgence sanitaire.

Je pense que les décideurs n'ont rien à faire de mon commentaire et l'appât du gain prime dans notre bien triste société, mais peut-être que les miracles existent, va savoir !!!

Commentaire 16

« Couvre feu entre 23h00 et 06h00 »

11 mars 2021 à 11h51

La suppression du trafic complet sans exceptions doit être rendue obligatoire entre 23h00 et 06h00 du matin afin de respecter les riverains et l'environnement, à l'instar de ce qui est pratiqué dans les autres aéroports suisses !

Pas de demi mesures ni d'exceptions tolérées sous des prétextes économiques ou autres .

Commentaire 15

« Remarques sur le projet de modification de l'arrêté portant sur la restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse »

10 mars 2021 à 9h33min

Les modifications prévues de cet arrêté précise "un renforcement de l'interdiction des aéronefs les plus bruyants" entre 22h-00h et 5h-6h pour les aéronefs qui ont une marge cumulée inférieur à 13EPNdb. Passer de 10EPNdb à 13 EPNdb est très bien.

Mais cela signifie que les aéronefs qui ont une marge cumulée supérieur à 13EPNdb pourront atterrir et en partie décoller sur ces créneaux.

Le couvre-feu devrait être de 23h à 6h pour tous les aéronefs, pour les décollages et les atterrissages.

L'interdiction des départs entre 23h et 00h n'est pas respectée. Il faudrait parler de départs "strictement interdits" et non d'"interdiction des départs programmés" .

On parle des aéronefs qui empruntent les pistes de l'aéroport. Mais on oublie de parler des hélicoptères qui survolent (rarement mais cela arrive) les zones d'habitation à basse altitude en journée. Le survole de ces zones est interdit sauf pour l'hélicoptère de la REGA lorsqu'il est en intervention.

Et qu'en est-il de la qualité de l'air???

Commentaire 14

« Limitation des activités de l'aéroport de Bale-Mulhouse »

8 mars 2021 à 9h17min

L'aéroport de Bâle -Mulhouse est situé au centre d'une vaste agglomération habitée de 70000-100000 personnes . De par cette situation ,cet aéroport n'a pas , et n'a jamais eu, vocation de devenir un grand aéroport international . Sa croissance rapide actuelle , en grand partie du aux compagnies low cost , entraine des nuisances qui sont devenues insupportables aux habitants de cette vaste agglomération .

Il faut recadrer l'activité de cet aéroport en rapport avec sa vocation initiale (aéroport régional) . Concrètement :

- interdire tous les vols nocturnes entre 22h et 6h
- reduire les mouvements des compagnies low cost de 50% par rapport aux fréquences de 2019 .

Commentaire 13

« respect du repos nocturne »

6 mars 2021 à 20h06min

l'aéroport de Bâle-Mulhouse doit vivre en harmonie avec son environnement humain de proximité, tout mouvement aérien est à interdire entre 23h et 6H, afin de permettre un sommeil récupérateur à toute la population garant d'une bonne santé (enfants, personnes âgées, actifs..), comme dans d'autres aéroports.

Commentaire 12

« Réflexion de riverain »

6 mars 2021 à 19h30min

Bonjour

Tout d'abord merci pour cette consultation et de donner la parole aux riverains. Nous habitants de Hesingue sommes effectivement excédés par le bruit des avions mais encore davantage par le manque de partage des nuisances. L'euroairport est un aéroport tri national avec de fortes fréquentations allemandes et suisses et françaises pourtant les nuisances sont très majoritairement à assumer par les riverains français. En effet, les mouvements vers le sud évitent la Suisse par la boucle ELBEG, depuis l'instauration de ce couloir les riverains français sont excédés. Hesingue et Blotzheim subissent une double peine, les bruits du décollage et les bruits d'un survol : STOP à cette route, elle est discriminante et pénalisante et très injuste. Quelle aberration de faire faire une boucle de 180 degrés, voire 270 voire 360 pour prendre de l'altitude sur la France et protéger l'intérêt des suisses et des allemands c'est intolérable ! L'état Français se doit de défendre l'intérêt de ses citoyens comme le font d'ailleurs très bien les suisses et les allemands. Encore une fois nous ne sommes pas contre l'euroairport mais POUR le partage équitable des nuisances. Les survols directs vers le sud ET le sud ouest doivent être mis en place n'en déplaise aux suisses et aux allemands, tout le monde demande un cadre de vie supportable, avec ces aménagements logiques et équitables tout le monde prendrait sa part de nuisances et permettrait de les rendre supportable pour les 3 nations qui fréquentent l'euroairport. Voici une proposition équitable pour tous, merci de la prendre en compte

Cordialement

Commentaire 11

« restriction de l' exploitation de l'aerodrome de Bâle-Mulhouse »

3 mars 2021 à 11h00min

Souffrant depuis plus de 70 années sous le vacarme montant et insupportable du traffic aérien, je soutiens vivement tout restriction du traffic nocturne ; soit à partir de 23h au plus tard !

Commentaire 10

« restriction de l' exploitation de l'aerodrome de Bâle-Mulhouse »

3 mars 2021 à 10h54min

Souffrant depuis plus de 70 années sous le vacarme montant et insupportable du traffic aérien, je soutiens vivement tout restriction du traffic nocturne ; soit à partir de 23h au plus tard !

Commentaire 9

« Transports »

27 février 2021 à 14h42min

Ich wohne seit 50 Jahren in Allschwil und zwar ziemlich genau unter der Abflugschneise. An meiner Wohnadresse fährt das Tram täglich von 05.00 h - 00.15 h. Zudem wird diese Strasse sehr stark von schweren Lastwagen befahren. Alle diese Verkehrsmittel erzeugen starken Lärm. Weder der Tramverkehr noch der Lastwagenverkehr werden aber zeitlich eingegrenzt. Warum sollte dann der Luftverkehr zeitlich eingeschränkt werden? Nicht die ganze Bevölkerung in Basel und Umgebung stören sich am Fluglärm, sondern nur einige Wenige.

Deshalb bitte ich Sie, lassen sie alles so wie es ist. Mich und viele Andere stört der Fluglärm nicht.

Commentaire 8

« Transports »

27 février 2021 à 14h42min

Ich wohne seit 50 Jahren in Allschwil und zwar ziemlich genau unter der Abflugschneise. An meiner Wohnadresse fährt das Tram täglich von 05.00 h - 00.15 h. Zudem wird diese Strasse sehr stark von schweren Lastwagen befahren. Alle diese Verkehrsmittel erzeugen starken Lärm. Weder der Tramverkehr noch der Lastwagenverkehr werden aber zeitlich eingegrenzt. Warum sollte dann der Luftverkehr zeitlich eingeschränkt werden? Nicht die ganze Bevölkerung in Basel und Umgebung stören sich am Fluglärm, sondern nur einige Wenige. Deshalb bitte ich Sie, lassen sie alles so wie es ist. Mich und viele Andere stört der Fluglärm nicht.

Commentaire 7

« Couvre-feu plus étendu »

27 février 2021 à 09h43min

Bonjour,

La pandémie passant par là, elle permet à la population concernée par les nuisances des activités des avions au départ de/à destination de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse de se rendre enfin compte des bénéfices pour la qualité de vie que moins de bruit et a priori moins de pollution de l'air peuvent apporter.

Les bénéfices sont autant sociaux qu'environnementaux. \$

La pandémie offre donc la chance de repenser en profondeur les pratiques des activités des avions à l'aérodrome. Les compagnies aériennes doivent de toute manière se réinventer pour assurer à un avenir durable. La société et le monde du travail sont en mutation, les compagnies aériennes doivent aussi repenser leur modèle économique.

Comme il est fort à parier que la pandémie passée, le nombre de vols au départ et à destination de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse va augmenter très vite à nouveau, le projet d'arrêté devrait maintenant et avant la "normalisation post-pandémie" poser les bases durables pour que les demandes justifiées des riverains - demandes déposées depuis des années - soient enfin concrétisées, à savoir moins de nuisance.

Le projet d'arrêté apporte certes des améliorations non négligeables, soyez-en remerciés, et qui vont dans une bonne direction, mais il manque d'ambition :

Il n'est plus justifiable de ne pas étendre le couvre-feu de 23 heures à 06 heures pour la seule raison qu'économiquement ce ne soit pas supportable. Je demande un couvre-feu de 23 heures à 06 heures.

Il n'est plus justifiable de ne pas limiter la capacité de l'aérodrome. Je demande que le nombre de vols au départ de et à l'arrivée à l'aérodrome soit plafonné à maximum 100'000 par an et que la part du frêt aérien soit également limité par rapport aux nombres de vols totaux.

Il n'est plus justifiable que le nombre d'atterrissages par le sud (piste 33) - atterrissages qui nuisent passablement à la qualité de vie des habitant.e.s de la région bâloise très densément peuplée - ne soit pas plafonné. Je demande que le nombre d'atterrissage par la piste 33 soit plafonné à 8% du trafic total.

Je vous remercie de bien vouloir tenir compte de mes remarques et propositions.

Avec mes meilleures salutations

Commentaire 6

« Starts ohne Überflug von Schweizer-Territorium »

26 février 2021 à 17h57min

Am 21.10.2020 um 16:30 Uhr stelle ich fest, dass ein Airbus A350-1041 diverse Teststarts und Landungen im Bereich des Airports Basel-Mulhouse-Freiburg durchführt, ohne Schweizer-Territorium zu überfliegen. Das geht scheinbar doch !!! (siehe folgendes Foto)

Unsere Liegenschaft (Kurzellängeweg 25) wird aber trotzdem fast täglich um ca. 23.30 Uhr mit Starts der FedEx überflogen (siehe folgende Fotos vom 28.12.2020 um 23.30 und 23.32 Uhr).

Nun meine 2 Fragen an Sie :

1. Ab wann kann Allschwil von möglichen Flugzeug-Starts profitieren, welche nicht mehr das Schweizer-Territorium im Bereich über Allschwil überfliegen?
2. Warum müssen jetzt (während Corona-Zeiten) FedEx oder sonstige Nachtflieger nach 23.00 Uhr über Allschwil starten, ob doch die Slot-Regelungen für die Airlines vorübergehend ausgesetzt sind? Da glücklicherweise beim Airport Basel-Mulhouse-Freiburg während der Corona-Krise sehr wenig läuft, sollten diese Flüge nach 23.00 Uhr nicht notwendig bzw. für immer verboten sein.

Commentaire 5

« Postflieger »

25 février 2021 à 13h37min

Verboten sie die Landung des Postfliegers kurz nach 5:00 von Süden her, bei einem Wind unter 10 Knoten.

Danke !

Commentaire 4

« Consultation du public sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse »

19 février 2021 à 12h09min

- Die Studie hat keine Zielvorgaben was genau an Erleichterungen erreicht werden muss.
- Das Referenzjahr (2016-18) ist falsch gewählt - 2014 wäre notwendig. Dadurch scheinen die Ergebnisse eindrucksvoller als sie sind.
- Der Fluglärm wird nur als Durchschnittswert betrachtet, die Anzahl und der maximale Schall wurden nicht berücksichtigt. Dadurch wird die echte Belastung insbesondere in der Nacht nicht korrekt berücksichtigt
- Die Berechnung des Durchschnittslärms ist unklar und auch im Anhang 9 nicht ausreichend erklärt. Insbesondere fehlen die Lev und Ln üblichen dB Aufschläge von 5 bzw 10 dB. Die gesamte Lärmberechnung ist zu überprüfen, zu korrigieren und transparent darzustellen.
- Durch das in Szenario 4 beschriebene Startverbot werden die Starts lediglich vor 23:00 vorverschoben. Der Lärm nach 22 Uhr bleibt gleich Lärm wird nicht reduziert, sondern nur um eine Stunde in der Nacht verschoben.
- Das Lärmergebnis des Szenarios § ist anzuzweifeln. Wenn über 1200 Flüge vor 23 Uhr vorverlegt werden und dadurch 11-12dB Lärmreduktion nach 23 Uhr erbringen sollen, ist nicht nachvollziehbar, dass durch die Vorverlegung der Starts nur eine Erhöhung von 1-2dB vor 23:00 entstehen soll. Diese Zahlen sind zu korrigieren.
- Manche Daten sind nicht nachvollziehbar. So stellt der EAP seine Nachtflugzahlen anders dar als die Studie. Die Studie erlaubt auch keine transparente Nachvollziehbarkeit, weil z.B. die Gesamtzahlen, die Zugehörigkeit der benutzten Flugzeugtypen zu den benutzten Lärmklassen nicht angegeben sind. Dies ist zu korrigieren.
- Der sozioökonomische Schaden durch Umwelt und Gesundheitsbelastung wurde nicht eingerechnet. Dies ist zu korrigieren.
- Die Berechnung des potentiellen wirtschaftlichen Schadens beruht nur auf Aussagen einzelner Fluggesellschaften, die ohne zu hinterfragen 1:1 übernommen wurden. Hier fehlt

eine Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass dieses Ereignis genau so eintritt. Eine Abwägung des Eintritts dieser Wahrscheinlichkeiten fehlt. Dies ist zu korrigieren.

- Die Frage wohin die Gesellschaften abwandern würden wurde nicht gestellt. Die Studie kann also nicht davon ausgehen, ob und wie dieser Fall eintritt. Dies ist zu korrigieren.

- Es wurden nur betriebswirtschaftliche Kategorien berücksichtigt (Umsatz, Beschäftigung, Löhne, Wertschöpfung)

Die volkswirtschaftlichen Kosten der Umweltbelastung wurden in der Studie komplett ignoriert. Dies ist zu korrigieren.

- Die Studie muss aufgrund der og Argumente (Lärmindikator, Referenzjahr, Kosten) neu berechnet werden.

- Die Kontrolle der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen ist nicht klar. Diese Kontrollfunktion muss genau definiert werden.

- Der Zeitpunkt für Starts ist nicht klar definiert. Es muss der Zeitpunkt des Starts auf der Piste gelten (nicht „Ablegen vom Gate“) und es muss ein Fenster für Verspätungen definiert werden (z.B. 5-10 Min). Andern- falls kann jeder Jet z.B. planmässig um 22:59 vom Gate ablegen und je nach Betrieb auch nach 23:30 starten. Dies muss geklärt und entsprechend geändert werden.

- Die Studie geht in keiner Weise auf die EU Intention ein Umwegflüge zu minimieren. Insbesondere Deutschland ist Opfer dieser Umwegflüge. Für die Nordstarts nach NO muss eine S-Kurve geflogen werden. 80% aller SO Destination werden über Nordstarts angefliegen. Keine der aktuellen Flugrouten wurden hinsichtlich Routenführung und Routenfrequentierung hinterfragt. Es gibt nur einen vagen Hinweis auf mögliche Änderungen „auf Piste 15“ (Südstarts), ohne konkreten Bezug oder Angaben. Diese Problematik muss in die Studie aufgenommen werden.

- Umwegflüge müssen auf Wettersituationen reduziert werden

- Lt Studie haben mehr als 80% der Flüge einen Bezug zur Schweiz und generieren damit einen entsprechenden Profit in diese Richtung. Nur 10% der Landungen und max 8 Starts betreffen Basel. Wenn Basel unter diesen Voraussetzungen den Flughafen betreiben will, ist ein Geschäftsmodell notwendig, das diese Flugbetriebseinschränkungen auf dem eigenen Territorium ethisch vertretbar macht. Das bedeutet, dass die Belastung insbesondere in der Nacht nicht auf andere Staaten exportiert wird. Wenn Basel keinen Fluglärm haben will, dann möge es insbesondere in der Nacht auch keinen exportieren. Dieses Faktum muss in die Betrachtung eingebunden werden.

- Nach der Neuberechnung muss erneut eine Abwägung zwischen Szenario 4 und den beiden Szenarien 5 plus 7 erfolgen.

Commentaire 3

« Vernehmlassung „Flughafen Basel-Mulhouse »

19 février 2021 à 12h03min

- Die Studie hat keine Zielvorgaben was genau an Erleichterungen erreicht werden muss.
- Das Referenzjahr (2016-18) ist falsch gewählt - 2014 wäre notwendig. Dadurch scheinen die Ergebnisse eindrucksvoller als sie sind.
- Der Fluglärm wird nur als Durchschnittswert betrachtet, die Anzahl und der maximale Schall wurden nicht berücksichtigt. Dadurch wird die echte Belastung insbesondere in der Nacht nicht korrekt berücksichtigt
- Die Berechnung des Durchschnittslärms ist unklar und auch im Anhang 9 nicht ausreichend erklärt. Insbesondere fehlen die L_{eq} und L_n üblichen dB Aufschläge von 5 bzw 10 dB. Die gesamte Lärmberechnung ist zu überprüfen, zu korrigieren und transparent darzustellen.
- Durch das in Szenario 4 beschriebene Startverbot werden die Starts lediglich vor 23:00 vorverschoben. Der Lärm nach 22 Uhr bleibt gleich Lärm wird nicht reduziert, sondern nur um eine Stunde in der Nacht verschoben.
- Das Lärmergebnis des Szenarios § ist anzuzweifeln. Wenn über 1200 Flüge vor 23 Uhr vorverlegt werden und dadurch 11-12dB Lärmreduktion nach 23 Uhr erbringen sollen, ist nicht nachvollziehbar, dass durch die Vorverlegung der Starts nur eine Erhöhung von 1-2dB vor 23:00 entstehen soll. Diese Zahlen sind zu korrigieren.
- Manche Daten sind nicht nachvollziehbar. So stellt der EAP seine Nachtflugzahlen anders dar als die Studie. Die Studie erlaubt auch keine transparente Nachvollziehbarkeit, weil z.B. die Gesamtzahlen, die Zugehörigkeit der benutzten Flugzeugtypen zu den benutzten Lärmklassen nicht angegeben sind. Dies ist zu korrigieren.
- Der sozioökonomische Schaden durch Umwelt und Gesundheitsbelastung wurde nicht eingerechnet. Dies ist zu korrigieren.
- Die Berechnung des potentiellen wirtschaftlichen Schadens beruht nur auf Aussagen einzelner Fluggesellschaften, die ohne zu hinterfragen 1:1 übernommen wurden. Hier fehlt eine Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass dieses Ereignis genau so eintritt. Eine Abwägung des Eintritts dieser Wahrscheinlichkeiten fehlt. Dies ist zu korrigieren.
- Die Frage wohin die Gesellschaften abwandern würden wurde nicht gestellt. Die Studie kann also nicht davon ausgehen, ob und wie dieser Fall eintritt. Dies ist zu korrigieren.
- Es wurden nur betriebswirtschaftliche Kategorien berücksichtigt (Umsatz, Beschäftigung, Löhne, Wertschöpfung)

Die volkswirtschaftlichen Kosten der Umweltbelastung wurden in der Studie komplett ignoriert. Die ist zu korrigieren.

- Die Studie muss aufgrund der og Argumente (Lärmindikator, Referenzjahr, Kosten) neu berechnet werden.

- Die Kontrolle der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen ist nicht klar. Diese Kontrollfunktion muss genau definiert werden.

- Der Zeitpunkt für Starts ist nicht klar definiert. Es muss der Zeitpunkt des Starts auf der Piste gelten (nicht „Ablegen vom Gate“) und es muss ein Fenster für Verspätungen definiert werden (z.B. 5-10 Min). Andern- falls kann jeder Jet z.B. planmässig um 22:59 vom Gate ablegen und je nach Betrieb auch nach 23:30 starten. Dies muss geklärt und entsprechend geändert werden.

- Die Studie geht in keiner Weise auf die EU Intention ein Umwegflüge zu minimieren. Insbesondere Deutschland ist Opfer dieser Umwegflüge. Für die Nordstarts nach NO muss eine S-Kurve geflogen werden. 80% aller SO Destination werden über Nordstarts angefliegen. Keine der aktuellen Flugrouten wurden hinsichtlich Routenführung und Routenfrequentierung hinterfragt. Es gibt nur einen vagen Hinweis auf mögliche Änderungen „auf Piste 15“ (Südstarts), ohne konkreten Bezug oder Angaben. Diese Problematik muss in die studie aufgenommen werden.

- Umwegflüge müssen auf Wettersituationen reduziert werden

- Lt Studie haben mehr als 80% der Flüge einen Bezug zur Schweiz und generieren damit einen entsprechenden Profit in diese Richtung. Nur 10% der Landungen und max 8 Starts betreffen Basel. Wenn Basel unter diesen Voraussetzungen den Flughafen betreiben will, ist ein Geschäftsmodell notwendig, das diese Flugbetriebseinschränkungen auf dem eigenen Territorium ethisch vertretbar macht. Das bedeutet, dass die Belastung insbesondere in der Nacht nicht auf andere Staaten exportiert wird. Wenn Basel keinen Fluglärm haben will, dann möge es insbesondere in der Nacht auch keinen exportieren. Dieses Faktum muss in die Betrachtung eingebunden werden.

- Nach der Neuberechnung muss erneut eine Abwägung zwischen Szenario 4 und den beiden Szenarien 5 plus 7 erfolgen.

Commentaire 2

« Herr »

Le 12 février 2021 à 10h52min

Sehr geehrte Damen und Herren,

betrifft : Flüge zwischen 23 Uhr-24 Uhr über Heitersheim, die sehr laut und störend sind und somit die Nachtruhe der Menschen im Umland beeinträchtigen. Wir vermuten, dass es sich dabei um Transportflugzeuge handelt. Wir würden uns freuen, wenn auch diese Flüge von Ihnen berücksichtigt werden.

Commentaire 1

« Herr Herr »

Le 12 février 2021 à 10h51min

Sehr geehrte Damen und Herren,

betrifft : Flüge zwischen 23 Uhr-24 Uhr über Heitersheim, die sehr laut und störend sind und somit die Nachtruhe der Menschen im Umland beeinträchtigen. Wir vermuten, dass es sich dabei um Transportflugzeuge handelt. Wir würden uns freuen, wenn auch diese Flüge von Ihnen berücksichtigt werden.