

Projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin)

Consultation ouverte du 28/11/2019 au 20/12/2019 – 10 commentaires

Commentaire 10

« projet de restrictions d'exploitation de l'EAP »

Le 20 décembre 2019 à 23h11min

Pour permettre à notre population un repos nocturne acceptable il est grand temps de limiter le temps d'exploitation de l'EAP de 06h00 à 23h00. Depuis l'ouverture du fret building, les entreprises de fret aérien décollent jusqu'à minuit, parfois au-delà puisque l'EAP tient compte de l'heure où l'avion quitte son emplacement. Il permet ainsi que les avions passent au-dessus des zones habitées, surtout au sud même après minuit.

Notamment en été ces vols font se révolter notre population de plus en plus et les élus sont impuissants par rapport à cela et même mis à défaut. L'argument du décollage tardif à cause des retards n'est plus acceptable et si nous voulons éviter une nouvelle vague de réclamations l'été prochain il est grand temps de réagir.

Commentaire 9

« Position consultation publique restriction Bâle-Mulhouse »

Le 20 décembre 2019 à 16h08min

POSITION

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Mulhouse (13 mars 2019) a prévu que l'arrêté portant sur les restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse soit révisé.

Un projet d'arrêté modifié a été mis en consultation le 28 novembre 2019, pour une réponse des parties prenantes avant le 20 décembre 2019.

Les exploitants aériens de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande s'étonnent de ce calendrier et le contestent.

En effet, depuis début 2018, EuroAirport, les usagers et les services de l'Aviation civile se sont engagés, à l'initiative de l'aéroport, dans une réflexion visant à limiter les nuisances aériennes. Ces premiers échanges ont abouti au constat qu'une telle réflexion devait légalement et réglementairement s'inscrire :

- Dans le cadre du règlement Européen 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée ;

- Consécutivement, à l'issue d'une étude d'approche équilibrée, qui dans le cas d'espèce est en cours mais non achevée ;

- Dans le cadre de la Commission Consultative de Environnementale (CCE) de l'aéroport, prévue de droit à l'art. L571-13 du Code de l'Environnement pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quater vices A du code général des impôts, dont fait partie l'aéroport, Par ailleurs, il est rappelé les règles relatives à l'introduction de restrictions d'exploitation de l'Art.8 du règlement Européen 598/2014 précité, s'appliquant de droit supra-national et prévoyant un préavis de notification à la Commission Européenne.

Aussi, la CSTA s'interroge sur la consultation préalable en due et bonne forme de la CCE et s'étonne que cette modification d'arrêté de restriction ait lieu concomitamment à l'étude d'approche équilibrée qui a été confiée pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse au cabinet CGX Aéro, alors même qu'elle n'est pas achevée et que ses conclusions ne sont a fortiori pas encore connues.

Les exploitants aériens de la FNAM demandent que la consultation relative à cette proposition de modification de l'arrêté de restriction s'incrive dans le cadre légal et réglementaire prévue, soit accompagnée de l'avis de la CCE consultée à ce sujet et à l'issue et non préalablement aux conclusions de l'étude d'approche équilibrée.

Au-delà et d'un point de vue technique :

Les exploitants aériens de la FNAM saluent les efforts de simplification effectués via ce projet de texte. L'impact opérationnel n'est donc pas majeur, les dispositions initiales étant conservées.

L'impact principal de ces modifications est l'obligation pour l'opérateur effectuant des vols sous licence 1008/2008 de publier :

- des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissage et décollage ; et
- la classification et la marge cumulée (EPNdB) de ses aéronefs.

Vous trouverez davantage d'informations ci-dessous.

Attention : La définition des vols commerciaux de l'arrêté se restreint aux vols des compagnies possédant une licence d'exploitation, conformément au Règlement (CE) n°1008/2008. Cette définition ne s'applique donc pas aux opérateurs commerciaux non communautaire. Par exemple, un vol opéré par Delta Airlines ou Emirates ne serait pas soumis aux règles pour les vols commerciaux. Les exploitants aériens de la FNAM pensent donc que cette définition doit être amendée.

DETAILS DES MODIFICATIONS DU PROJET D'ARRETE & LEUR POTENTIEL IMPACT

- Article 1er – IV : remplacement de « aucun aéronef » par « aucun vol commercial » :

Les exploitants aériens de la FNAM sont POUR : Ce point ne concerne que les vols commerciaux. Cette disposition allège donc l'arrêté initial et n'ajoute pas d'obligation particulière pour les opérateurs d'aviation générale.

- Article 1er – VI : ajout de disposition pour l'aviation générale

Les exploitants aériens de la FNAM sont NEUTRES : Le sens d'aviation générale est ici « les activités de l'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les transports non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ». Les Professionnels Aviation Générale de la FNAM demeurent non-impactés.

- Article 1er – VII : suppression de disposition

Les exploitants aériens de la FNAM sont POUR : Simplification de l'arrêté et souplesse de modification des procédures (nouvellement à l'article 1er – XII)

- Article 1er – XIII et XIV : nouvelles dispositions à inscrire dans le Manex pour les opérateurs sous licence 1008/2008

Les exploitants aériens de la FNAM sont CONTRE : Cette disposition ajoute un travail administratif ponctuel aux opérateurs. L'impact reste toutefois minime.

- Article 1er – XV : nouvelles consignes pour les vols à vue

Les exploitants aériens de la FNAM sont CONTRE : Cette disposition peut éventuellement impacter les opérateurs Aviation Générale de travail aérien des environs. Cette disposition paraît toutefois justifiée et proportionnée comparée aux consignes exigées pour les opérations commerciales. Une question peut toutefois se poser : quid des opérations non-commerciales (au sens de l'arrêté) et évoluant en IFR ?

- Article 2 – II : changement de responsabilité

Les exploitants aériens de la FNAM sont POUR : il est plus simple pour les opérateurs de passer par leur DSAC pour les demande de dérogation plutôt que par le président et le commandant de l'aéroport. Cela apporte par ailleurs plus de neutralité dans le contexte d'un aéroport au management multinational.

La FNAM, principale organisation professionnelle du secteur aérien, représente plus de 95 % du transport aérien. Au travers de 8 groupements professionnels dont la CSTA (Chambre Syndicale du Transport Aérien) et la CSAE (Chambre Syndicale de l'Assistance en Escale), elle fédère 10 métiers et représente plus de 370 entreprises (soit plus de 100 000 emplois dont 65 000 emplois dans les compagnies aériennes et 15 000 dans l'assistance en escale et gestionnaire d'aéroports). Par ailleurs les autres secteurs comptent pour près de 20 000 emplois.

« Projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, 27.11.19 »

Le 20 décembre 2019 à 13h04min

Monsieur le secrétaire d'Etat,

Veillez recevoir ci-après les avis et recommandations de l'ADRA concernant le projet d'Arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport.

Article 1er

En II, définition :

Dans le but de respecter le couvre-feu au sens strict, Il convient de revoir les définitions suivantes à cause de leur impact décrit aux points IV et suivants :

« Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues. »

et celle actuellement en vigueur ;

« Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure d'arrivée au point de stationnement ».

En IV, V et VI. Repos nocturne :

Actuellement la période du couvre-feu s'étend entre 0 heures et 5 heures pour les atterrissages et entre 0 heures et 6 heures pour les décollages.

Le couvre-feu a pour but de préserver le repos nocturne des riverains.

Considérer que l'heure d'atterrissage est uniformément celle du toucher des roues alors que l'heure d'écollage est celle où l'avion arrive ou quitte son point de stationnement présente une incohérence et ne supprime pas le bruit pendant le couvre-feu.

Ainsi le matin, l'heure du décollage est 6 heures plus le temps de roulage de l'avion du point de stationnement au point d'arrêt situé à l'entrée de la piste suivit de l'autorisation de décoller. Dans ce cas, le décollage se situe bien après et en dehors du repos nocturne.

Par contre le soir l'avion peut quitter son point de stationnement jusqu'à 24h et décoller bien après. On observe à Bâle-Mulhouse couramment des décollages 20 minutes après avoir quitté le point de stationnement et le début du couvre-feu.

De même, à l'atterrissage, l'avion est source de bruit bien après le touché des roues en raison du freinage par inversion de poussée et du temps roulage.

Etant entendu que les modifications apportées à l'arrêté doivent en principe réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport et non pas de dégrader la situation des riverains, il convient donc pour respecter le repos nocturne au sens strict, d'éviter toute nuisance après 24 heures et avant 5 heures ou 6 heures et surtout d'éviter les survols.

Il conviendrait alors de définir les heures d'atterrissage le matin par l'heure du toucher de roues et le soir par heure d'arrivée au point de stationnement.

Pour le décollage le matin, l'heure est à définir comme étant celle du départ du point de stationnement et le soir par l'heure du take-off.

Il faut donc prendre en compte l'heure effective auxquelles les nuisances sont générées, afin de ne pas réduire la durée du repos nocturne des riverains.

En V. Marge cumulée minimale en EPNdB :

Suivant les recommandations de l'ACNUSA dans ses rapports annuels et pour réduire les nuisances aux heures sensibles, il convient d'interdire les avions les plus bruyants du Chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13EPNdB aux heures nocturnes entre 22h et 6h.

Les mouvements d'avions du chapitre 3 à marge acoustique cumulée inférieure à 13EPNdB sont de façon générale en forte diminution, sauf à Bâle – Mulhouse, où leur part dans les mouvements de nuit est passée de 6,4 % à 19,2 % entre 2015 et 2016. En 2018 elle est encore d'environ 18%. Ce qui comparé à d'autres aéroports est une proportion très élevée qui apporte une gêne importante aux riverains.

En IX et X. Jours fériés :

Pour éviter une quelconque discrimination des riverains français, il convient de tenir compte de tous les jours fériés français pour les restrictions d'exploitation.

Article 2

En II. Dérogations :

L'ADRA demande, que conformément aux recommandations de l'ACNUSA, dans l'hypothèse où une dérogation est accordée pendant le couvre-feu, cela ne puisse concerner qu'un appareil de marge acoustique cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB.

L'ADRA demande que les dérogations ne puissent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile pour des raisons commerciales en faveur des compagnies aériennes et au détriment du repos nocturne des riverains.

Remarque générale :

Il est bien entendu que le PPBE2018-2022 actuellement en cours d'étude et selon les mesures de réduction des nuisances qui seront validées, entrainera automatiquement une adaptation de l'arrêté d'exploitation en vigueur.

Veuillez agréer, Monsieur le secrétaire d'Etat, nos salutations distinguées.

« Observations concernant ce projet d'arrêté »

Le 19 décembre 2019 à 14h07min

Etant un riverain confronté chaque jour aux nuisances sonores causées par l'aéroport, habitant à Bourgfelden dans la rue de Hégenheim, je demande impérativement que le temps de repos nocturne soit identique à celui imposé à l'aéroport de Zürich, soit de 23 heures à 6 heures.

Il ne peut y avoir de différences entre l'euroairport et l'aéroport de Zürich, sachant que 80% des vols à l'euroairport sont gérés par les Suisses. Il n'y a pas de 2 sortes de suisses.

Quand on dit le respect des horaires, cela implique que la notion d'atterrissage et de décollage soit précisée. Ce ne peut être simplement le toucher de roue sur la piste, mais l'arrivée au point de stationnement et le départ du point de stationnement qui doivent être pris en compte, car des dérives de plus de 20 minutes arrivent tous les jours par rapport aux horaires indiqués.

Quelles sont les pénalités imposées aux empêcheurs de dormir pendant les heures de restriction?

Le 2 décembre 2018 j'ai transmis la consultation publique de 166 riverains propriétaires représentant env. 500 riverains dans le cadre du projet de plan du PPBE avec des revendications claires, directement applicables. Elle n'a été comptée que pour 1 seule voix dans le rapport du PPBE. On se fout de notre gueule !

Depuis janvier 2019 les nouvelles procédures RNAV mises en place n'ont que détériorées la situation des nuisances sonores. Il y a un espace prévu de tout temps entre Bourgfelden et Hégenheim non constructible. Pourquoi a-t-on élargi les courbes d'envol pour passer à présent sur les quartiers habités de Bourgfelden?

La montée en altitude n'est pas respectée par la majorité des avions Easyjet, car à notre niveau ils devraient être au-dessus de 2'500 mètres. Là aussi pas de contrôle, pas d'amendes.

Les courbes ELBEG, LUMEL et autres créent une double pénalité pour les riverains, car ils ont une double exposition au bruit, au-dessus de Bourgfelden et devant Hégenheim après la boucle, tout cela pour éviter la Suisse. On se fout de qui !

On aurait un euroairport sur le territoire suisse, vous seriez surpris des contraintes que les Suisses imposeraient aux Français.

Une croissance de 50% du trafic à l'horizon 2025 est un suicide annoncé pour les riverains.

Soyez responsables de vos décisions à l'encontre de la population, avant que des opérations gilets jaunes ne paralysent totalement l'aéroport.

Bien à vous

Commentaire 6

« EAP Bale Mulhouse contributions Ville St Louis et SLA »

Le 16 décembre 2019 à 14h50min

Monsieur le Secrétaire d'État chargé des transports,

Dans le cadre de la consultation du public concernant le projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse, nous vous prions de trouver ci-dessous les exigences de la Ville de Saint-Louis et de Saint-Louis Agglomération.

Premièrement, nous observons que les modifications proposées sont d'ordre réglementaire et/ou relèvent du formalisme administratif. Ainsi, celles-ci n'appellent pas de remarque particulière. Nous apprécions toutefois l'effort de transparence apporté par un reporting annuel à la Commission Consultative de l'Environnement concernant les dérogations aux restrictions d'exploitations.

Deuxièmement, nous déplorons la non-prise en compte de nos demandes maintes fois exprimées, de restreindre les horaires d'exploitation de l'ensemble des vols.

Vous réintroduisez ici l'interdiction des vols nocturnes de l'aviation générale, sans l'étendre aux vols commerciaux.

En conséquence, dans un contexte d'augmentation des nuisances aéroportuaires et des plaintes des riverains, nous réitérons notre demande de fermeture totale des pistes de l'aéroport de 23 h 00 à 6 h 00 du matin, soit un dernier départ à 22 h 45 et une dernière arrivée à 22 h 55. Également, l'ensemble des vols vers le Sud sont à diriger sur la piste Sud avec un envol systématique en bout de piste.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à cette contribution, nous vous adressons, Monsieur le Secrétaire d'État, nos meilleures salutations.

Commentaire 5

« atterrissage Nord/Sud vers Bâle/ Mulhouse. »

Le 16 décembre 2019 à 14h43min

Bonjour,.90% des atterrissages se font Nord /Sud, la Suisse ayant su faire limiter celà(et elle en souhaite encore plus). Le trafic lui ne cesse d' augmenter donc de plus en plus d' avions passent à basse altitude au dessus entre autre de Rixheim et Habsheim. Bien que certains restent à l' est de l' autoroute A35, de plus en plus sont à l' ouest de celle-ci au dessus de Rixheim et Habsheim ne rejoignant le dessus de la forêt de la Hardt qu' à la sortie de Habsheim et celà jusqu' à minuit et à partir de 5hs du matin avec des fréquence toutes les 3mn en heures de pointes.

A l' heure où nous allons sur Mars et atterrir sur des caillous à des années lumières de chez nous, nous demandons de rester systématiquement à l' est de l'autoroute comme celà peut visiblement se faire, et également respecter le repos nocturne de 22 à 6hs du matin

essentiellement en été et en périodes de canicules lorsque on essaie de récupérer la fraîcheur de la nuit ;
Merci à vous

Commentaire 4

« demande de réduction des nuisances sonores nocturnes des vols »
14 décembre 2019 à 14h27min

je demande au nom de réduction des nuisances sonores nocturnes des vols »
Le 14 décembre ma famille, l'interdiction des vols entre 22h et 6h
les gens qui travaillent doivent pouvoir bénéficier d'un sommeil récupérateur, leur apport économique et leur utilité sociale a plus de valeur que les destinations d'agrément des voyageurs aériens qui peuvent voyager en journée,

la piste est loin d'être saturée en journée.

Les vols frets doivent décoller aussi en journée, les entreprises ont à gérer leur flux production et exportation dans ce respect, la santé des riverains ne doit pas être la variable d'ajustement des Chambres de Commerce.

les vols de supporters de match de foot doivent aussi respecter l'interdiction 22H - 6H

Commentaire 3

« Restrictions d'exploitation de l'aerop Bâle-Mulhouse »
Le 5 Décembre 2019 à 20h31

Je suis pour la levée des restrictions, et donner la possibilité à la direction de l'aviation Civile de gérer

Commentaire 2

« Croissance de quoi ? »
Le 1 Décembre 2019 à 11h11

Nous adorons le concept de croissance. Nous savons que l'avion ne fait aucun bien à notre planète mise à mal par nos soins (plutôt nos manques de soins). Pourtant nous nous réjouissons de tout ce qui pourrait contribuer à la croissance de cette activité. Il est temps de restreindre.

Tout ce qui va dans le sens de la diminution de ces nuisances est bienvenu.

Commentaire 1

« Croissance de quoi ? »

Le 1 Décembre 2019 à 11h10

Nous adorons le concept de croissance. Nous savons que l'avion ne fait aucun bien à notre planète mise à mal par nos soins (plutôt nos manques de soins). Pourtant nous nous réjouissons de tout ce qui pourrait contribuer à la croissance de cette activité. Il est temps de restreindre.

Tout ce qui va dans le sens de la diminution de ces nuisances est bienvenu.