

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Le 17 janvier 2020

Synthèse de la consultation publique relative au projet de révision de l'arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle- Mulhouse

1°) Objet et modalités de la consultation

L'aéroport de Bâle-Mulhouse dispose d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé par arrêté préfectoral le 20 mars 2019. Ce plan recense un ensemble de mesures ayant vocation à maîtriser les nuisances sonores engendrées par la plateforme.

La mise à jour et la consolidation de l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation constituent l'une des mesures de ce PPBE (page 59). En effet, les modifications successives de l'arrêté, intervenues les 26 avril 2013 et 18 juin 2015 ont conduit à une complexification du texte qu'il convient de simplifier et rendre davantage lisible. L'action décrite dans le PPBE est formulée comme suit : « La DGAC mettra à jour l'arrêté de restriction d'exploitation, et traitera notamment à cette occasion la question de l'autorité compétente pour délivrer les dérogations aux dispositions de l'arrêté ». La DGAC a mis en œuvre cette action en lançant la consolidation de l'arrêté. La présente révision n'a donc pas vocation à définir de nouvelles dispositions de restriction d'exploitation.

Les modifications proposées dans ce cadre concernent en particulier :

- l'autorité compétente pour délivrer les dérogations, comme prévue dans la dix-neuvième mesure du PPBE. En conformité avec le droit en vigueur, il est proposé de confier cette compétence au ministre chargé de l'aviation civile (article 2-II) ;
- les restrictions concernant l'aviation générale : l'interdiction des vols nocturnes d'aviation générale, supprimée par erreur en 2015 mais toujours appliquée dans les faits, est réintroduite formellement ;
- à des fins de simplification de l'arrêté et en cohérence avec les recommandations de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), le maintien d'une exigence générale de respect des procédures de décollage et d'atterrissage aux paragraphes XII et XV de l'article 1^{er}, avec un renvoi à l'information aéronautique publiée pour les dispositions détaillées ;
- la présentation annuelle à la Commission consultative de l'environnement (CCE) du bilan des exemptions et dérogations aux restrictions ;
- les définitions des termes utilisées dans l'arrêté.

L'Etat a associé les parties prenantes à la révision de l'arrêté au travers d'une consultation publique qui s'est déroulée du 28 novembre 2019 au 20 décembre 2019.

Le projet d'arrêté révisé était consultable sur le site internet <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr> à la rubrique "Transports" et le public a pu présenter ses observations en ligne. Cette consultation a par ailleurs été annoncée par voie de presse, par encart publié dans le quotidien « L'Alsace ».

En outre, une nouvelle révision des dispositions de l'arrêté pourra être envisagée dans un second temps, selon les résultats de l'étude dite d'approche équilibrée qui a été lancée pour évaluer l'impact de nouvelles restrictions, en application du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

2°) Nombre total d'observations reçues

A l'issue de la consultation, 9 commentaires au total ont été répertoriés. Ils émanent de 10 observations tracées, dont une reçue deux fois.

En termes de répartition, les commentaires se répartissent de la manière suivante :

- 5 proviennent de particuliers (dont un sur la commune de Bourgfelden, les autres n'étant pas localisés) ;
- 1 de la commune de Saint-Louis ;
- 1 de la commune de Héisingue ;
- 2 provenant d'association et fédération.

3°) Synthèse des commentaires

En préambule, il convient de préciser qu'un certain nombre de commentaires porte sur des thèmes plus généraux que le seul projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome.

Une synthèse des commentaires figure ci-après, accompagnée des réponses qui y sont apportées. Ces commentaires sont classés par thématique, selon le nombre d'occurrences.

3.1 L'interdiction de tous les vols entre 23h00 et 6h00 et le renforcement des restrictions relatives aux performances acoustiques des aéronefs

Les observations reçues évoquent les nuisances sonores de manière générale, à savoir la fréquence de passage des aéronefs, le bruit perturbant généré par le trafic aérien et son intensification.

Cinq commentaires abordent de manière plus ciblée :

- le fait que des mouvements d'aéronefs s'effectuent de manière trop tardive le soir, en particulier après 23h00 et trop tôt le matin, à savoir avant 6h00 ;
- la demande de couvre-feu entre 23h00 et 6h00 (voire entre 22h00 et 6h00 pour l'une des observations), sur la base notamment d'une comparaison avec les horaires de fonctionnement des aérodromes suisses ;
- le renforcement des restrictions en vigueur relatives à la performance acoustique des aéronefs et le passage à des restrictions applicables aux aéronefs de chapitre 3 de marge cumulée inférieure à 13 EPNdB.

Réponse :

Cette révision de l'arrêté portant restriction d'exploitation sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse a pour objectif une consolidation et une amélioration de la lisibilité des dispositions actuellement

en vigueur, ainsi que la modification de l'autorité en charge de la délivrance des dérogations. A ce titre, le texte tel que proposé n'introduit pas de restriction d'exploitation supplémentaire.

En effet, l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation ne peut avoir lieu que suite à une étude d'approche équilibrée, telle que prévue par le règlement européen n°598/2014.

L'évolution des restrictions en vigueur sur l'aéroport est néanmoins un enjeu sous-jacent du PPBE. Ainsi, une action spécifique y est dédiée : la maîtrise du bruit et la réduction des nuisances sonores qui font l'objet d'une étude d'approche équilibrée, conformément au règlement (UE) 598/2014 du Parlement européen et du Conseil, relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union.

L'étude d'approche équilibrée prévue pour cette action a été lancée à la mi-2019, et est en cours de réalisation. Dans le cadre de cette étude, différents scénarii d'évolution des restrictions sont étudiés. Cette étude a également vocation à prendre en compte les spécificités de certaines activités comme le transport de fret.

3.2 La précision des heures de décollage et d'atterrissage

Deux observations s'attachent au fait que :

- l'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme l'heure du toucher des roues ;
- la référence prise pour le décollage représente l'heure de départ du point de stationnement.

Un commentaire met en exergue un éventuel manque de cohérence entre ces deux références et l'autre propose de nouvelles définitions tendant à préserver davantage le repos nocturne des riverains en effectuant une distinction entre les atterrissages et les décollages d'une part et selon le moment de la journée d'autre part.

Réponse :

Les définitions apportées dans le projet de révision de l'arrêté considéré émanent d'une démarche d'harmonisation au niveau national.

Par ailleurs, elles reposent sur une recommandation constante de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

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

Deux commentaires sollicitent des études dont l'objectif consisterait en la révision des trajectoires et des consignes d'exploitation permettant le passage des aéronefs au-dessus des zones de moindre densité d'habitations et à des hauteurs plus élevées.

Les sujets mis plus particulièrement en exergue concernent :

- les trajectoires d'aéronefs au-delà de l'A35 sur la forêt de la Hardt qui éviteraient le survol des communes de Rixheim et d'Habsheim ;
- les décollages systématiques en piste 15 pour les départs vers le sud, avec un envol en bout de piste.

Réponse :

Le dispositif de procédures utilisées par les aéronefs fréquentant l'aérodrome représente une composante essentielle de son exploitation, tant du point de vue environnemental que sur l'aspect opérationnel concernant la sécurité et la qualité de la desserte. Dans cette perspective, les services de la Direction générale de l'aviation civile réalisent un travail continu de maintenance desdites procédures.

En outre, des mesures contribuant à la réduction de la dispersion des trajectoires figurent au PPBE. Il s'agit en l'occurrence de travaux qui ont d'ores et déjà permis le relèvement de l'altitude pour la prise en charge des aéronefs au départ par un guidage radar.

Par ailleurs, l'étude de procédures RNAV à vue et l'optimisation du dispositif de circulation aérienne relatif aux départs en piste 15 sont des sujets qui font également l'objet d'actions prévues dans le PPBE de l'aéroport, avec une échéance au plus tard en 2022.

3.4 Les procédures RNAV

Un commentaire évoque la dégradation de la situation en termes de nuisances sonores sur les communes d'Hégenheim et de Bourgfelden.

Réponse :

Pour mémoire, le nouveau dispositif de procédures s'est traduit en piste 15 par trois modifications (départs RNAV), six suppressions (départs conventionnels) et cinq créations (départs RNAV) ainsi qu'en piste 33 par cinq suppressions (départs conventionnels) et six créations (départs RNAV).

Dans ce cadre, le service de la navigation aérienne de la DGAC a procédé à une étude comparative des trajectoires et leur impact sonore sur les dispositifs de procédures conventionnelles de 2018 et les procédures RNAV mises en place début 2019.

Cette analyse démontre qu'en piste 15 ELBEG le nombre de personnes impactées a réduit de 1821 personnes en 2019 (un quart de cette réduction concerne le côté français) et qu'en piste 15 MOROK/TORPA/LUMEL le nombre de personnes impactées a augmenté en 2019 de 1138 personnes (le côté suisse est principalement touché par cette augmentation).

L'anomalie constatée sur les départs en piste 15 vers MOROK-TORPA en termes de dispersion de trajectoire fait l'objet d'une correction en cours de réalisation, qui permettra de revenir vers le résultat escompté. Cette démarche constitue la première étape de l'action relative à la revue du dispositif de circulation aérienne concernant les départs depuis la piste 15 prévue dans le PPBE.

Enfin, les résultats de l'étude mentionnée supra ont été présentés au cours de la séance du 8 octobre 2019 de la commission consultative de l'environnement et celle du 21 octobre 2019 de la commission tripartite.

3.5 Les critères de dérogation

Une observation propose que les dérogations délivrées à titre exceptionnel, soient accordées aux seuls aéronefs dont la marge acoustique cumulée est égale ou supérieure à 13 EPNdB.

Réponse :

Cette présente révision de l'arrêté ne vise pas l'introduction de nouvelles dispositions.

La disposition proposée relative aux dérogations pourrait néanmoins être étudiée dans le cadre de la prochaine révision de l'arrêté.

3.6 Les définitions

Une observation pointe la définition du vol commercial établie à l'article 1^{er} du projet d'arrêté. Ladite définition au paragraphe II restreint les vols commerciaux aux opérations effectuées par des avions dans le cadre d'une licence d'exploitation délivrée conformément au règlement (CE) n° 1008/2008. Selon l'auteur du commentaire, la définition utilisée exclurait donc les opérateurs commerciaux non communautaires, qui de fait ne seraient pas concernés par les dispositions du paragraphe IV de l'article 1^{er}.

Réponse :

L'objectif de la révision de l'arrêté ne consiste pas à en limiter la portée aux seuls vols réalisés par des transporteurs communautaires, mais bien à l'appliquer à tous les vols commerciaux.

La définition du vol commercial nécessite donc d'être précisée : est considéré comme vol commercial tout service aérien régulier et transport non régulier, effectué contre rémunération (en vertu ou non d'un contrat de location).

4°) Conclusion

En conclusion, les services de l'Etat ont pris note des observations formulées.

Au regard du résultat de la consultation publique, les modifications considérées comme nécessaires seront apportées au projet d'arrêté.