



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

AÉRODROME DE BÂLE-MULHOUSE

# MOTIVATIONS ET IMPACTS DU **PROJET ILS 34**

## DOSSIER DE CONSULTATION



# S O M M A I R E

## **PARTIE 1** L'AÉROPORT DANS SON ENVIRONNEMENT ..... p.6

Un équipement performant, moteur du développement de la «Région TriRhéna».

### **QUELLE EST LA SITUATION DE L'EUROAIRPORT AUJOURD'HUI?** ..... p.8

Un aéroport binational à vocation trinationale

Un statut binational unique au monde ..... p.8

Un équilibre scrupuleux entre les parties ..... p.9

Un grand aéroport qui fait face aux difficultés de l'après 11 septembre ..... p.9

### **QUELLES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT A COURT, MOYEN ET LONG TERME?** ..... P.11

Une croissance retardée mais assurée par le potentiel de l'aéroport

Hypothèses de trafic : vers une reprise progressive ..... p.11

### **DÉVELOPPEMENT DE L'EUROAIRPORT : QUELS ENJEUX POUR LA COLLECTIVITÉ TRINATIONALE?** ..... P.12

L'EuroAirport : premier pôle d'appui du développement économique régional

Des interactions fortes entre la plate-forme et sa zone d'influence ..... p.12

Un pôle régional majeur d'emplois et d'activités ..... p.12

Une stratégie de développement durable qui concilie croissance et environnement ..... p.13

Un dialogue permanent ..... p.13

La maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires : une priorité ..... p.14

Un panel d'actions pour préserver le milieu naturel ..... p.14

Un équipement d'intérêt général ..... p.15

Une place majeure dans les politiques d'aménagement ..... p.15

---

## **PARTIE 2** LE PROJET ILS 34, SES MOTIVATIONS, SES ENJEUX POUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE ..... p.16

Un projet prioritairement dédié à la sécurité de la navigation aérienne.

### **QUELLE EST AUJOURD'HUI LE DISPOSITIF DE CIRCULATION AÉRIENNE?** ..... P.18

Une exploitation contrainte par les procédures de navigation aérienne en vigueur

Une aire de mouvements adaptée ..... p.18

Des conditions d'utilisation strictement encadrées ..... p.19

Les procédures actuellement en vigueur ..... p.20

Une utilisation minoritaire de la MVI 34 ..... p.23

Un système qui a besoin d'être optimisé ..... p.23

Un processus d'amélioration constante de la sécurité ..... p.24

### **QUEL PROJET POUR OPTIMISER LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION AÉRIENNE SUR L'EUROAIRPORT?** ..... P.25

La mise en place d'une procédure de précision (ILS) en piste 34

Un enjeu pour la sécurité aérienne ..... p.25

Qu'est ce qu'un ILS? ..... p.25

Qui construit la procédure et comment? ..... p.26

Les caractéristiques du projet ILS 34 étudié par la DGAC : un projet qui répond  
prioritairement à des exigences techniques et réglementaires de sécurité ..... p.26

Les conditions d'utilisation de la procédure ILS 34 : une situation proche de la situation actuelle ..... p.28

La mise en œuvre prévisionnelle ..... p.29

Une procédure d'atterrissage qui améliore la sécurité des vols ..... p.30 (synthèse des principaux impacts de l'ILS 34 en termes de sécurité)	p.30
Un amélioration de la conduite du vol indépendamment des conditions météorologiques ..... p.30 Des études et recommandations internationales qui témoignent de la plus-value de la procédure ILS en terme de sécurité ..... p.30	p.30
Une étude de risques aux tiers qui souligne la contribution positive de l'ILS pour la sécurité des personnes au sol ..... p.31	p.31
Un standard moderne pour les aéroports de taille significative ..... p.31	p.31
Des homologations et contrôles stricts avant mise en service ..... p.31	p.31

## **PARTIE 3** LES PRINCIPAUX IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ..... p.32

### Une amélioration globale de la situation des personnes les plus gênées actuellement.

<b>AMÉLIORER CONJOINTEMENT SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT : SUR QUOI ONT PORTÉ LES EFFORTS EN LA MATIÈRE ?</b> ..... P.34	P.34
Une volonté forte de rechercher des plus-values environnementales	
Les mesures correctrices visant à améliorer l'impact du projet ..... p.34	p.34
Un projet qui rejoint les recommandations de l'ACNUSA ..... p.34	p.34
Un projet soutenu par la Commission tripartite de l'environnement de l'EuroAirport ..... p.35	p.35
<b>QUELS SONT LES PRINCIPAUX EFFETS ATTENDUS POUR LES RIVERAINS ?</b> ..... P.36	P.36
Une exploration approfondie des impacts à trois niveaux : survols, bruit et gêne perçue	
Cadrage des études ..... p.36	p.36
Une plus grande maîtrise des survols ..... p.36	p.36
Une amélioration de la situation sonore des personnes les plus gênées ..... p.39	p.39
Une évaluation du bruit qui sous-estime l'impact de la procédure MVI 34 ..... p.52	p.52
Des niveaux sonores modérés pour les personnes éloignées de l'aéroport ..... p.53	p.53
La suppression de facteurs de gêne importants ..... p.53	p.53
Synthèse des principaux résultats comparés de l'étude d'impact sonore ..... p.54	p.54
<b>L'évaluation des impacts sur l'environnement naturel et la santé</b> ..... p.55	p.55
Un impact peu significatif sur le milieu physique, naturel, sur les sites et paysages, sur les voiries et réseaux ..... p.55	p.55
Un impact sur l'air conforme à celui de l'ensemble du trafic aérien ..... p.56	p.56
Un projet sans risque pour la santé ..... p.57	p.57
<b>CONCLUSION</b> ..... P.58	P.58
<b>LES MODALITÉS ET ÉTAPES DE LA CONSULTATION</b> ..... P.59	P.59
<b>GLOSSAIRE ET ACRONYMES ET DOCUMENTS D'INFORMATION COMPLÉMENTAIRES</b> ..... P.60	P.60



# PROJET ILS 34

## PRÉAMBULE

Engagée dans un processus d'amélioration constante de la sécurité aérienne, l'Aviation Civile Française (Direction Générale de l'Aviation Civile, DGAC), responsable de la sécurité de la navigation aérienne sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse, envisage - en étroite concertation avec son homologue Suisse l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile) - le remplacement de la procédure de non-précision en vigueur en piste 34, au sud de la plate-forme, par une procédure de précision – dite ILS 34.

Les études ont été menées par la DGAC dans une double perspective : renforcer la sécurité des vols et, à cette occasion, conformément à sa démarche environnementale et en synergie avec celle de l'EuroAirport, améliorer globalement la situation des populations riveraines les plus gênées aujourd'hui.

Les modalités d'application de la procédure envisagée sont soumises aux normes techniques et de sécurité imposées par la réglementation internationale. L'intégration des considérations environnementales s'est faite de manière optimale, dès le démarrage des études, dans les limites incontournables de ce cadre réglementaire.

L'objet du présent dossier - principal support de la consultation qui s'engage en France, et en Suisse selon les modalités de la convention Espoo - est de présenter en détail les enjeux, motivations, caractéristiques et impacts multiples du projet.

## Organisation du dossier

La DGAC, maître d'ouvrage du projet, et l'OFAC, dont l'accord est nécessaire à sa mise en œuvre, ont travaillé en étroite relation pour élaborer ce dossier et mettre ainsi à la disposition de tous le maximum d'informations. Traduit en allemand\*, il est transmis aux instances de concertation environnementales de l'aéroport, aux autorités compétentes de la Confédération Helvétique et aux cantons concernés en Suisse et au Regierungspräsidium de Freiburg en Allemagne, afin de permettre aux milieux intéressés de ces pays de s'informer et de s'exprimer.

Ce document est conçu en **trois grandes parties** :

Une première partie est consacrée à **la situation générale de l'EuroAirport** aujourd'hui et à **ses perspectives d'évolution**. Elle met en lumière le caractère structurant et le poids économique de cet équipement à l'échelle de la région trinationale du Rhin supérieur, évalue son potentiel commercial et les enjeux collectifs liés à son développement.

Une seconde partie permet de faire le point sur **le dispositif et les procédures de circulation aérienne** dont l'aéroport de Bâle-Mulhouse dispose aujourd'hui et **les optimisations recherchées**. Dans ce cadre, la DGAC présente concrètement son projet de mise en œuvre d'une procédure de précision, dite ILS 34, en remplacement de la procédure de non-précision actuelle, dite MVI 34. Ce projet, qui s'inscrit dans un processus de rénovation des moyens de contrôle et répond prioritairement à l'objectif de sécurité maximale des vols en approche, a fait l'objet de recherches approfondies et d'adaptations techniques afin qu'il soit également vecteur d'améliorations environnementales. Le **contexte de ces études et leurs principaux résultats**, évalués en termes d'impacts environnementaux, sont présentés dans la troisième partie de ce dossier.

En conclusion sont développées les modalités de la consultation, ses attendus, les responsabilités de chacun et le processus décisionnel.

\*Bien que la version allemande soit la traduction aussi complète et fidèle que possible de la version française, c'est néanmoins cette dernière qui fait foi.

## Les instances internationales et nationales de l'aviation civile

### ➔ OACI

**Organisation de l'Aviation Civile Internationale**, agence spécialisée de l'ONU, a été créée en 1944 par la Convention de Chicago pour répondre aux questions posées (droit de trafic, sécurité...) par l'émergence du transport aérien international. Elle compte 188 États contractants. Son siège est à Montréal. Au nombre de ses principales activités figure la normalisation, c'est-à-dire l'établissement de normes, de pratiques recommandées et de procédures internationales dans les domaines techniques de l'aviation. Lorsqu'une norme est adoptée, chaque État contractant de l'OACI la met en application sur son propre territoire. Comme la technique aéronautique évolue rapidement, les normes sont constamment examinées pour être améliorées et adaptées selon les besoins.

*La Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) est une instance de concertation entre les autorités de 41 pays européens.*

*Les orientations pour la certification, les opérations, l'entretien et les licences sont fixés au niveau européen par les JAA (Joint Aviation Authorities) rattachées à la CEAC.*

*L'organisation Eurocontrol harmonise et coordonne les systèmes de navigation aérienne de 34 États européens.*

*L'Agence de sécurité Aérienne Européenne (EASA) s'appuie sur le pouvoir exécutif de la Communauté Européenne qui finance des programmes d'étude en matière de gestion du transport aérien. Elle a pour rôle d'établir et de promouvoir des standards communs pour garantir le niveau le plus élevé de sécurité de l'aviation civile européenne et de veiller à leur application.*

### ➔ DGAC

La Direction Générale de l'Aviation Civile est avant tout garante de la sécurité du transport aérien français. Pour mieux servir ce secteur, la DGAC a lancé à la fin de 1998 un plan stratégique organisé autour de cinq axes : le renforcement de l'action européenne et internationale, l'amélioration de la sécurité et de la sûreté, le respect de l'environnement, la qualité du service rendu aux partenaires et aux usagers et la modernisation de ses modes de fonctionnement internes. Responsable de la sécurité et de la sûreté du système aviation civile, la DGAC assure une vigilance de tous les instants dans ses domaines de compétence (contrôle des aéronefs, des navigants, des exploitants, des industriels, retours d'expérience après incidents ou accidents) pour maintenir la sécurité du transport aérien à son plus haut niveau. Elle définit la politique de sûreté aéroportuaire et veille à son application par les différents acteurs et opérateurs du transport aérien. Acteur de la prévention, la DGAC veille non seulement à la sécurité des hommes mais aussi à la préservation de l'environnement, par un engagement permanent de maîtriser les nuisances engendrées par le transport aérien.

### ➔ OFAC

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est responsable de la législation et de la surveillance de l'aviation civile suisse, qui se compose des trois principaux domaines suivants : le personnel de l'aéronautique, le matériel volant et l'infrastructure. En ce qui concerne ce dernier, l'OFAC garantit que l'infrastructure (les aérodromes, l'espace aérien et les installations de contrôle de la circulation aérienne) est utilisée de manière ordonnée et écologique. Il contribue par ailleurs aux nombreuses activités internationales ayant trait en particulier aux accords de trafic aérien négociés entre la Suisse et les autres États.

*L'OFAC est une administration du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).*

Partie 1

# L'AÉROPORT DANS SON ENV



# RONNEMENT

## Un équipement performant, moteur du développement de la « Région TriRhéna »

Le rôle exact des aéroports et les défis qu'ils doivent relever sont souvent méconnus. Ils sont pourtant des acteurs de première importance au sein d'une économie globale et de puissants leviers pour le développement des régions et pour l'emploi. Ainsi que l'exprime Jean Fleury\*, « les aéroports sont les ports du monde moderne, par où arrivent les hommes d'affaires, les touristes et les marchandises à haute valeur ajoutée. Les élus savent bien qu'un des critères d'implantation des entreprises et de leur réussite repose sur la facilité des communications et des transports »\*. Infrastructures de transport au service des populations et acteurs économiques régionaux, les plate-formes aéroportuaires sont devenues des entreprises commerciales à part entière, soumises à une forte pression concurrentielle.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui répond au nom commercial d'EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, n'échappe pas à ces considérations. Situé dans la plaine Alsacienne au cœur d'un triangle de trois pays – la France, la Suisse et l'Allemagne -, il est un moteur essentiel du développement économique et social de cette région trinationale, où vivent près de quatre millions d'habitants, à moins de soixante minutes de temps de trajet routier. Important carrefour de trafic aérien à l'intérieur de l'Europe, directement connecté aux principaux centres économiques et culturels, créateur de très nombreux emplois directs et induits, porteur d'une image de marque valorisante, il focalise les enjeux de développement de toute la région TriRhéna, qui présente une activité industrielle, économique et touristique aussi dense que variée.

Après des années de très forte croissance soutenue par d'importants investissements d'infrastructure, le trafic a connu une forte baisse sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Le ralentissement économique mondial, la crise du transport aérien après le 11 septembre, la faillite du Groupe Swissair, puis les répercussions du conflit en Irak sont à l'origine d'une situation difficile, mais conjoncturelle. Le potentiel offert à la fois par les nouvelles installations et par la vitalité économique de la région devrait en effet assurer le retour progressif à la croissance. Envisagée dans une perspective d'intérêt général, la revitalisation de cet équipement structurant à l'échelle de la région du Rhin supérieur doit permettre d'offrir aux compagnies l'infrastructure moderne et fiable qu'elles exigent, tout en veillant à la meilleure intégration possible de la plate-forme dans son environnement □

\* Le Général Jean Fleury a été Président d'Aéroports de Paris entre 1992 et 1999 et Président du Conseil International des Aéroports en 1998 et 1999.

\* Propos recueillis par J. Belotti

## QUELLE EST LA SITUATION DE L'EUROAIRPORT AUJOURD'HUI? Un aéroport binational à vocation trinationale

### → Un statut binational unique au monde

L'aéroport de Bâle-Mulhouse, d'appellation commerciale «EuroAirport Basel - Mulhouse - Freiburg», est un Établissement public de droit international ayant son siège en France. Régi au plan juridique, administratif et fonctionnel par la Convention franco-suisse du 4 juillet 1949, c'est le seul aéroport parfaitement binational au monde.

En ce qui concerne son statut juridique, l'EuroAirport dispose de la personnalité morale de droit public et de l'autonomie financière. Sa compétence recouvre la réalisation et l'entretien de l'infrastructure et des superstructures, ainsi que la gestion des installations. En revanche, la responsabilité des services chargés du contrôle aérien, des moyens radioélectriques et de la météorologie incombe au Gouvernement français, représenté par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Quant aux droits de trafic, ils sont accordés par chacun des Gouvernements français et suisse, pour le trafic en provenance ou à destination de leurs territoires respectifs.

### ■ UNE SITUATION PRIVILÉGIÉE AU CŒUR DE L'EUROPE

Située entièrement sur le territoire français à environ 4 km de la frontière allemande et 3 km de la frontière suisse, la plateforme est directement reliée aux réseaux autoroutiers français, allemand et suisse. Implantées en bordure de l'autoroute A35, sur les communes de Blotzheim, Hésingue et Saint-Louis, à une trentaine de kilomètres au sud-est de Mulhouse et 3 km au nord de l'agglomération bâloise, les installations aéroportuaires se développent sur une emprise de 536 hectares.



### ■ L'EMPRISE ET L'ORGANISATION DE L'AÉROPORT



### Histoire d'un développement rapide

- 1920 Inauguration de l'aéroport Sternfeld près de Bâle (1/3 du trafic aérien suisse),
- 1946 Inauguration des installations provisoires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse,
- 1949 Signature à Berne de la Convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle Mulhouse,
- 1953 Mise en service de la piste Est-Ouest puis de la piste Nord-Sud,
- 1970 Inauguration du terminal passagers
- 1978 Mise en service de la piste principale prolongée à 3 900 mètres,
- 1984 Le million de passagers est dépassé,
- 1987 Adoption du nom commercial EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Mise en place du Comité Consultatif tripartite,
- 1994 Les 2 millions de passagers sont dépassés,
- 1996 Distinction du «meilleur aéroport régional européen»,
- 1998 Les 3 millions de passagers sont dépassés,
- 2001 Inauguration de la jetée en Y,
- 2002 Inauguration du nouveau terminal Nord.



### → Un équilibre scrupuleux entre les parties

L'article 3 de la Convention de 1949 spécifie que l'EuroAirport est administré par un Conseil d'administration composé de façon paritaire de 16 membres : 8 Français, nommés par le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer ; 8 Suisses, nommés par décision du Chef de Département Fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication.

Depuis 1995, 2 Allemands ont voix consultative au Conseil d'administration. Les Président et Vice-Président (membres du Conseil) ainsi que les Directeur et Directeur Adjoint sont obligatoirement de nationalité différente. Le Conseil d'administration définit la politique générale de l'aéroport et le représente dans ses rapports avec les Gouvernements français et suisse dont les Ministères des Transports assurent conjointement l'autorité de tutelle. Y siègent des représentants de cette autorité (États français et suisse, DGAC, OFAC), des collectivités territoriales (département et communes, cantons bâlois) et des chambres de commerce (Sud Alsace Mulhouse et deux Bâles).

### ■ UN EXEMPLE DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Géré à égale répartition et avec succès par les Français et les Suisses avec le concours des Allemands, utilisé à parts équilibrées par les habitants de cette grande région trinationale du Rhin Supérieur, l'EuroAirport jouit à ce titre d'une image d'exemplarité. Il a ainsi fait l'objet de visites de la part des responsables d'aéroports du Proche-Orient ou d'Europe Centrale, désireux d'améliorer les relations humaines et économiques dans leurs régions frontalières.



Signature de la convention de 1949 à Berne

### → Un grand aéroport interrégional qui fait face aux difficultés de l'après 11 septembre

#### L'EUROAIRPORT : UN AÉROPORT INTERRÉGIONAL À VOCATION EUROPÉENNE

Fort de sa situation, d'une importante zone de chalandise et de la qualité de ses installations, l'EuroAirport affichait jusqu'en 2000 un taux de croissance supérieur à la moyenne des aéroports européens, accueillant à cette date près de 4 millions de passagers.

Durant cette période, la plate-forme a été progressivement transformée, afin de mettre à la disposition de ses clients des installations modernes et toujours plus sécurisées. Bien que très touché, au même titre que ses concurrents, par la crise du transport aérien après le 11 septembre, l'EuroAirport, grâce à ses efforts de marketing et de maîtrise de ses coûts, a consolidé sa capacité concurrentielle : avec 2,5 millions de passagers, il est en 2003 le 6<sup>e</sup> aéroport régional de France (4<sup>e</sup> pour le fret) et le 3<sup>e</sup> de Suisse.

#### PLUSIEURS LIAISONS PAR JOUR VERS LES AÉROPORTS LES PLUS IMPORTANTS D'EUROPE

Confronté à l'augmentation sensible des coûts de sûreté et à la faillite de certaines compagnies aériennes traditionnelles, l'EuroAirport a en outre fortement subi l'impact des plans de restructuration du réseau de la compagnie Swiss : ils ont conduit à des réductions et suppressions successives du nombre de fréquences et de destinations et à l'abandon progressif du concept de plate-forme de correspondance (hub). Pour autant, l'EuroAirport conserve 38 destinations desservies par des vols directs réguliers en 2004.

Une cinquantaine de vols quotidiens est ainsi assurée vers l'ensemble des grandes villes européennes, avec jusqu'à 11 vols par jour vers Paris ou 7 vers Munich, confortant l'insertion de la plate-forme dans le maillage intra européen. Swiss, Air France, Lufthansa, Hapag Lloyd et EasyJet sont les principaux opérateurs sur le marché des vols réguliers.

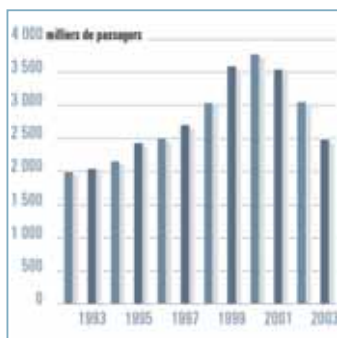
#### ■ LES DESTINATIONS DESSERVIES EN 2003



Un nombre croissant de vols vacances : environ 1/4 des voyageurs utilisent l'aéroport pour ses vacances et cette part est en progression régulière. Les destinations lointaines progressent, mais les destinations le plus fréquemment choisies restent celles au nord du bassin méditerranéen (Espagne, Turquie et Grèce).

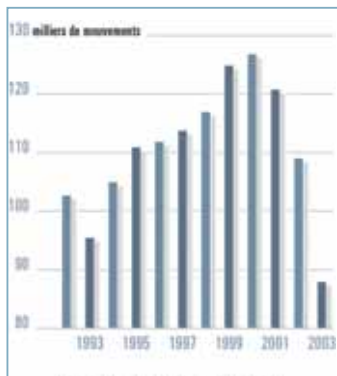
■ 2001 / 2003, UNE PÉRIODE DE TRANSITION AVANT LA REPRISE ?

Évolution 1985/2003 du trafic passagers global : Le ralentissement économique mondial, la crise du transport aérien après le 11 septembre, l'effondrement du Groupe Swissair, puis les répercussions du conflit en Irak ont entraîné en 2001, 2002 et 2003 l'inversion de la pente de forte croissance des années précédentes vers un niveau de trafic de 2,5 millions de passagers en 2003.



Évolution du nombre de mouvements :

En 2003, l'EuroAirport comptait un total de 88 000 mouvements d'avions (dont près de 60 000 vols commerciaux) ; il enregistrait une baisse de 19,3% par rapport à 2002 (qui faisait elle-même suite à une baisse de 9,7% en 2002 par rapport à 2001), après une période de croissance continue de l'ordre de 3% par an en moyenne entre 1990 et 2000 pour l'ensemble des mouvements (et de 8% par an pour les vols commerciaux).



UNE VOCATION COMPLÉMENTAIRE DE PLATE-FORME DE FRET

L'EuroAirport s'est positionné avec succès sur le fret aérien, avec une capacité de traitement de 150 000 tonnes par an. Toutefois les répercussions de la crise ont également atteint ce secteur, en particulier celui du fret classique\* (vols cargos long courrier) qui a brutalement chuté en 2002 (-58%) après l'arrêt temporaire de ces vols. Après une stabilisation en 2003 (1%), une reprise semble s'amorcer, avec une progression encourageante de 10% sur les six premiers mois de 2004.

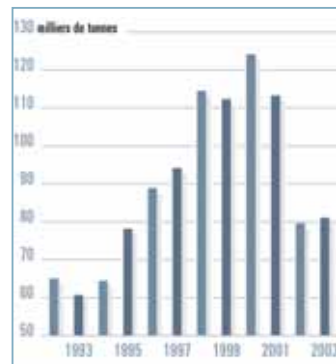
Le fret express\*\* en revanche, avec une présence marquée des compagnies spécialisées dans ce type de transport, connaît un développement constant.

Afin de répondre au fort potentiel de ce secteur, l'EuroAirport envisage la mise en service d'une nouvelle zone de fret express.

\*Fret classique = marchandises embarquées à bord d'un avion (cargo ou soute avion passagers) ;

\*\*Fret express = messagerie et petits colis devant être transportés rapidement (DHL, FedEx, TNT, UPS...)

■ FRET EN MILLIERS DE TONNES 1992/2003



source EuroAirport



# QUELLES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT A COURT, MOYEN ET LONG TERME ?

## Une croissance retardée mais assurée par le potentiel de l'aéroport

### → Hypothèses de trafic : vers une reprise progressive

La crise qui vient d'affecter l'EuroAirport au cours des années 2002 et 2003 a enrayer sa croissance, mais le potentiel offert par ses installations très performantes et par l'économie régionale devrait permettre de réactiver progressivement son développement. On note d'ores et déjà certains signes de reprise, avec en particulier l'implantation et le développement rapide d'Easy Jet en 2004, qui compensent déjà pour partie la réduction des vols et des destinations opérés par la compagnie Swiss au départ de la plate-forme.

### PRÉVISIONS D'ÉVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS

Les hypothèses d'évolution des volumes de trafic commercial passagers se fondent sur une étude réalisée pour l'OFAC et les principaux aéroports suisses par l'Institut des Transports Aériens (ITA, Paris) et actualisée à l'été 2002 pour le compte de l'EuroAirport. Elle s'est appuyée sur différents scénarios à plus ou moins long terme intégrant l'évolution prévisible de l'environnement du transport aérien européen et mondial, les effets de la déréglementation, la saturation progressive des grandes plate-formes, les études de marché et la concurrence des futures liaisons ferroviaires à grande vitesse.

### ÉVOLUTION DU TRAFIC FRET

Le trafic fret est davantage fluctuant que le trafic passagers car il est très lié à l'offre de transport. Les variations actuelles rendent aléatoire toute actualisation des prévisions réalisées en 1998 par l'Institut du Transport Aérien, et qui tablaient sur un volume de fret aérien à long terme de 250 000 tonnes. Pour autant, le trafic fret de l'EuroAirport repose sur une forte demande locale et ses perspectives de développement restent solides.

	Moyen terme	Long terme	
Passagers (hors correspondance)	4,3 millions	6,5 millions	Quatre éléments prépondérants ont été pris en considération pour élaborer les prévisions de trafic : <ul style="list-style-type: none"> <li>• une reprise différée du trafic,</li> <li>• un plafonnement du trafic en correspondance,</li> <li>• la fin de l'exploitation de certaines petites lignes,</li> <li>• la fin de l'exploitation de la liaison aérienne directe avec Zurich (concurrence du train).</li> </ul>



*L'ouverture récente de nouvelles lignes par des compagnies qui n'étaient jusque là pas représentées sur l'aéroport a réduit la dépendance de l'EuroAirport par rapport à un opérateur dominant et le place en meilleure position pour une croissance retrouvée.*

## DÉVELOPPEMENT DE L'EUROAIRPORT : QUELS ENJEUX POUR LA COLLECTIVITÉ TRINATIONALE ?

### L'EuroAirport : premier pôle d'appui du développement économique régional

#### → Des interactions fortes entre la plate-forme et sa zone d'influence

L'EuroAirport est un moteur de développement économique vital pour cette grande et riche région trinationale dite du Rhin supérieur et les quatre millions de Suisses, Français et Allemands qui habitent à moins d'une heure de voiture. Il s'agit d'une population fortement urbanisée, à haut pouvoir d'achat et ayant la pratique des relations lointaines, aussi bien pour les affaires que pour les vacances.

#### UNE DESSERTE INDISPENSABLE DES CENTRES D'INTÉRÊTS CULTURELS, TOURISTIQUES ET ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX

Pas moins de quatre villes historiques constituent les pôles urbains les plus proches de l'aéroport. À proximité, les destinations touristiques des trois pays rivalisent en intérêt et en diversité pour le développement d'un tourisme vert.



Bâle, l'une des agglomérations suisses les plus importantes, est renommée pour la qualité de ses foires et congrès internationaux.



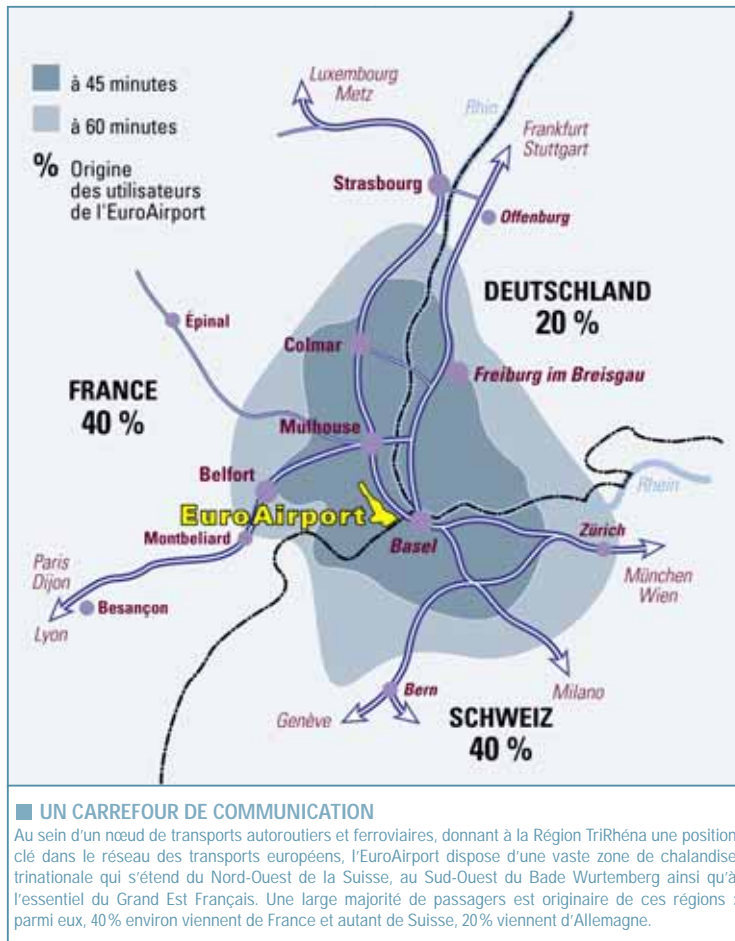
Mulhouse est l'un des fleurons de l'industrie mécanique française (avec l'implantation des automobiles Peugeot-Citroën/PSA).



Capitale du vignoble alsacien, la ville historique française de Colmar abrite, outre ses maisons à colombage, le musée d'Unterlinden, de réputation internationale.



Fribourg est le centre culturel, universitaire et administratif du Sud du Pays de Bade.



#### UN TISSU ÉCONOMIQUE INTERDÉPENDANT DES ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES

L'expérience continue de créativité industrielle, voire l'expertise mondiale développée localement dans certains domaines de pointe, le large éventail d'activités de service à haute valeur ajoutée, la pénétration importante de capitaux étrangers dans les secteurs industriels et tertiaires ont vu l'émergence d'un pôle d'affaire et de développement majeur à l'échelle des trois régions frontalières.

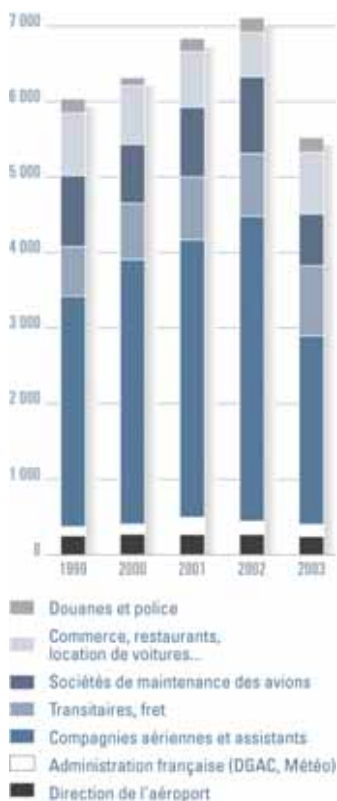
#### → Un pôle régional majeur d'emplois et d'activités

La plate-forme est le deuxième site d'emplois industriel et commercial du Haut-Rhin après le centre de production Peugeot Mulhouse. Si le nombre d'emplois, en forte croissance jusqu'en 2002, a souffert en 2003 des difficultés des compagnies aériennes, il reste très élevé sur le site et continue de progresser dans les secteurs du fret, des commerces et des services. La gestion de l'ensemble des infrastructures aéroportuaires (pistes, parkings, aérogare, fret, commerces, restauration, bureaux) nécessite un personnel nombreux, dévoué non seulement au service des passagers mais aussi des entreprises basées ou intervenant sur la plate-forme.

## Une stratégie de développement durable qui concilie croissance et environnement

- Environ 5500 salariés sur la plate-forme en 2003, résidants dans les communes françaises, suisses et allemandes environnantes, dont 250 collaborateurs travaillent à l'EuroAirport, établissement gestionnaire de l'aéroport,
  - Plus de 170 entreprises présentes sur le site,
  - Environ 18000 emplois induits
- Chaque nouvel emploi créé sur une plate-forme aéroportuaire se traduit, généralement, par la création de deux ou trois emplois dans l'environnement immédiat (activités de sous-traitance, services aux particuliers, entreprises industrielles ou de services...).

### ÉVOLUTION DES EMPLOIS SUR LA PLATE-FORME



### → Un dialogue permanent

L'aéroport de Bâle-Mulhouse met en œuvre de longue date une politique environnementale affirmée, qui accompagne les différents projets réalisés en faveur de l'amélioration des performances de la plate-forme. Cette démarche est conduite au sein d'un dialogue permanent avec les riverains des trois régions frontalières.

### Chronologie des grandes étapes et applications de la politique environnementale de l'EuroAirport

- 1974** Création du service anti-bruit l'un des premiers en la matière,
- 1975** Construction du premier merlon anti-bruit en terre, afin de limiter les nuisances sonores lors des essais moteurs,
- 1980** Mise en place du premier système de mesure de bruit, nommé CATEBA,
- 1994** Pour renforcer la politique de développement durable, le service anti-bruit devient le service environnement,
- 1996** Édition d'une Charte pour l'Environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse comme référence de la politique environnementale de l'EuroAirport,
- 1998** Mise en place du système CIEMAS pour l'analyse des trajectoires et la mesure du bruit,
- 1998** Établissement d'un premier PGS,
- 2000** Décision du Conseil d'administration pour renforcer les restrictions nocturnes,
- 2001** Création d'une commission tripartite de l'environnement ; publication trimestrielle des bulletins environnement ; prolongement de la piste Est-Ouest pour développer les vols dans une trouée peu urbanisée,
- 2002** Mise en ligne des premières informations relatives à l'environnement sur Internet,
- 2003** Modulation d'une redevance d'atterrissage en fonction de la classe d'émission gazeuse des aéronefs.

### Une Commission tripartite de l'environnement

Cette instance de concertation, créée en décembre 2001 sous l'impulsion du préfet du Haut-Rhin notamment, est paritairement composée de différents représentants des trois pays voisins de l'EuroAirport (élus, population et monde économique). Elle doit permettre d'améliorer la communication et l'échange avec les populations concernées et de veiller à la prise en compte par les autorités aéroportuaires des attentes exprimées en matière d'environnement. En regard du développement du trafic aérien observé en 2003, la Commission ne constate pas de nuisances sonores excessives sur la l'EuroAirport. Elle attend néanmoins de la part de l'aéroport et des autorités aéronautiques qu'elles poursuivent leurs efforts afin de maîtriser le bruit aérien de manière résolue et conséquente.

Des investissements importants ont été engagés entre 1997 et 2004 dans les travaux d'extension des installations terminales, dont l'agrandissement de l'aérogare et la réalisation de parkings couverts, la construction de la jetée en Y pour un accès optimal des avions ainsi que celle du Terminal Nord et du Terminal Sud en zone suisse.



### → La maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires : une priorité

Les mouvements des avions (atterrissage, décollage, roulage au sol) ainsi que les activités de maintenance (essais moteur) sont les deux principales sources de bruit d'un aéroport. Conscient de ses responsabilités, l'EuroAirport conduit depuis de nombreuses années une politique active en matière de contrôle et limitation de ces nuisances : pénalisation des avions les plus bruyants, instauration de règles d'exploitation strictes (restrictions d'horaires, limitation des essais moteurs...), réalisation d'installations permettant de réduire les nuisances sonores (simulateurs de vols, banc d'essais insonorisés, merlons anti-bruit, « silencer », ...).

Cette politique a été renforcée depuis 2001 après que le Ministre français chargé des transports ait pris, sur avis du Conseil d'administration de l'aéroport, un arrêté portant restrictions de l'exploitation de l'aéroport, en cohérence avec les mesures déjà prises par l'EuroAirport pour la sauvegarde de la qualité de vie des riverains. Cet arrêté doit permettre de sanctionner les infractions le cas échéant.



Depuis 1997, afin de préserver la tranquillité des riverains, les essais moteurs effectués dans le cadre de la maintenance des avions (essentielle à la sûreté de leur fonctionnement), se font dans une installation insonorisée (silencer) conçue à cet effet.

Depuis plusieurs années la flotte de la plate forme n'a cessé de se moderniser. En 2003, 87% des avions à réactions de transport de passagers ou de fret qui décollent ou atterrissent sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse respectent déjà les normes du chapitre 4 de l'OACI, qui s'impose pour les avions conçus après le 1<sup>er</sup> janvier 2006.  
N.B : en 2003, 39 % des avions en régime IFR fréquentant l'aéroport sont des avions turbopropulseurs à hélice.

### Les mesures récentes du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration de l'EuroAirport a pris le 1<sup>er</sup> décembre 2000 une série de mesures en matière d'environnement portant sur :

- Un renforcement des restrictions et moyens de contrôle en matière d'essais moteurs,
- L'interdiction à compter du 1/11/01 entre 22h00 et 6h00 des avions classés les plus bruyants du chapitre III de l'OACI\*,
- L'extension à 20h00-07h00, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2001 de la plage d'interdiction des avions du chapitre II de l'OACI\*,
- L'obligation entre 20h00 et 06h00 de l'usage de tracteurs pour le déplacement des avions entre les hangars et l'aire de stationnement,
- La demande faite à la DGAC d'augmenter, après de la réouverture de la piste secondaire nouvellement rallongée, son utilisation pour les décollages vers l'Ouest, et d'étudier la procédure d'atterrissage ILS 34, objet du présent dossier d'étude,
- Le soutien à la création d'une commission tripartite (française, suisse et allemande) en matière d'environnement.

Ces mesures ont été complétées et renforcées entre 2002 et 2004, par un ensemble de dispositions approuvées en séance du Conseil d'administration du 17 décembre 2001.

\*Une réglementation internationale de certification acoustique existe avec l'adoption de limites communes au niveau de l'OACI. Les avions les plus bruyants (dits du Chapitre II) sont progressivement retirés de la flotte internationale, et sont, pour ceux de plus de 34 tonnes, interdits sauf dérogations en Europe depuis le 1<sup>er</sup> avril 2002.

Les avions les plus bruyants du chapitre III sont ceux qui, tout en respectant les normes du chapitre III de l'annexe XVI relative au bruit des avions de la Convention de Chicago, n'apportent qu'une réduction de bruit limitée par rapport à celui des avions des générations plus anciennes.

### → Un panel d'actions pour préserver le milieu naturel

L'action environnementale de l'EuroAirport ne s'arrête pas à la maîtrise des nuisances sonores. Un ensemble de mesures innovantes est mis en place, dont les impacts font l'objet d'une évaluation annuelle : maîtrise des pollutions atmosphériques, gestion des eaux industrielles et des déchets (pesée, tri sélectif, recyclage et valorisation), signature d'une convention agricole, maîtrise de la consommation d'énergie et recherche de nouvelles sources d'énergie plus propres,...

#### LES PRINCIPAUX INDICATEURS DE L'ANNÉE 2003

- diminution des mouvements de 19% (87 996 mouvements)
- diminution des mouvements de nuit (22h-6h) de 13%,
- diminution de 36% des décollages vers le point de sortie Elbeg au Nord Est,
- diminution de la quantité totale de déchets produits de 21%,
- diminution de la consommation d'eau de 21%.



La Chaufferie



Le cogénérateur



La station de mesure

## Un équipement d'intérêt général

### → Une place majeure dans les politiques d'aménagement

Les équipements et infrastructures de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, dans le cadre de sa stratégie de développement durable, confèrent à l'aéroport un rôle-clé dans l'essor économique et touristique de la région trinationale du Rhin Supérieur. Leurs avènements apparaissent étroitement liés.

#### L'EUROAIRPORT, UN DES POINTS FORTS DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL EN ALSACE

Les différents plans d'aménagement du territoire en France ont, depuis de longues années, largement pris en compte l'existence et l'importance de l'aéroport de Bâle-Mulhouse :

- Le Schéma Directeur de l'Équipement Aéronautique élaboré à l'échelon national et approuvé par le Gouvernement en 1973, classait cet aéroport en catégorie A et le désignait comme l'aéroport intercontinental du Grand Est.
- L'avant-projet de plan de masse (APPM), document de planification qui précise l'emprise et l'infrastructure de l'aéroport dans son extension maximale, a été, suite à l'avis favorable du Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aérienne, approuvé par décision du Ministre chargé des transports le 30 mai 1997.

#### UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT RECONNU PAR LE CONSEIL FÉDÉRAL EN SUISSE

- Le Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique (PSIA), document suisse de planification à long terme, formule des objectifs et fixe des priorités à long terme. Approuvé à l'automne 2000 par le Conseil Fédéral (Gouvernement suisse), il met l'accent sur le potentiel de développement de l'EuroAirport.
- Le Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, présenté en décembre 2004 par le Conseil fédéral, jette les bases d'une discussion sur les orientations futures de la politique aéronautique. S'agissant de l'EuroAirport, ce rapport souligne que la plate-forme, pratique-

ment devenu un site aéroportuaire trinationale, revêt une importance particulière pour le développement économique de la Regio Basiliensis.

#### UN PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DÉCLARÉ PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (PIG)\* LE 28 NOVEMBRE 2003

Le programme de développement 2002 de l'EuroAirport et le projet de servitudes associé validé par le Ministre chargé de l'Aviation civile - mis à la disposition du public à l'automne 2003 - a été qualifié de Projet d'Intérêt Général par le préfet du Haut-Rhin.

\*Le PIG relève d'une procédure permettant au préfet de préserver, dans l'intérêt public, les espaces de développement à long terme de la plate-forme. Il fait partie des divers dispositifs qui permettent de réguler l'urbanisation autour des aéroports ou de planifier l'évolution de la plate-forme (PEB, PGS, APPM).

#### ■ 2003 : LES DONNÉES CLEFS DE L'EUROAIRPORT BÂLE-MULHOUSE-FRIBOURG

□ Nombre de passagers	2 489 676
Vols réguliers	1 850 434
Vols vacances (charter)	628 950
Vols taxis	7 390
Total vols commerciaux	2 486 774
Aviation générale (non commerciale)	2 902
□ Fret aérien (en tonnes)	81 277
Fret avionné	30 057
Fret camionné	51 220
Fret postal	131
Destination vols réguliers tout cargo	1
Destination Fret express et poste	6
□ Nombre de mouvements	87 998
Vols commerciaux	64 078
Aviation générale	23 920
□ Nombre de destinations	90
Vols réguliers passagers	48
Vols vacances (charter)	42
□ Nombre de compagnies aériennes	41
Vols réguliers passagers	13
Vols vacances (charter)	28
□ Nombre de tours-opérateurs	33
□ Nombre d'employeurs sur la plate-forme	170
□ Nombre d'employés sur la plate-forme	5 523
□ Chiffre d'affaires (M€)	56,5
□ Montant des investissements (M€)	28

Source EuroAirport