



Aéroport de Bâle - Mulhouse

Par lettre du 11 juillet 2000, le préfet du Haut-Rhin a sollicité l'avis de l'ACNUSA sur les procédures d'envol mises en place sur l'aéroport de Bâle - Mulhouse, l'évaluation de la gêne sonore, la maîtrise des nuisances acoustiques et la limitation de leur impact.

Une délégation de l'Autorité s'est rendue sur place le 13 octobre 2000, consacrant la matinée à une séance de travail avec les responsables du système CIEMAS, l'après-midi à une rencontre avec le gestionnaire de la plateforme et le représentant de la direction de l'aviation civile.

L'Autorité a rencontré, à diverses reprises, des représentants des collectivités territoriales et des associations de riverains.

L'aéroport de Bâle - Mulhouse, classé cinquième aéroport français de province par son volume de trafic, bénéficie d'un statut bi-national, unique au monde ; cela influe sensiblement sur la complexité de la situation environnementale. Il a, en outre, connu une activité en forte croissance.

Le système de mesure du bruit des avions "CIEMAS" installé autour de la zone aéroportuaire n'a pas toujours été opérationnel. Il comprend 6 stations de mesure fixes ainsi que 4 stations mobiles qui doivent permettre de restaurer les événements sonores et les trajectoires associées sur une période allant jusqu'à 18 mois afin de répondre aux communes qui souhaitent disposer de mesures acoustiques fiables.

Les procédures

Les procédures instituées, dites de "moindre bruit", sont inégalement appréciées des riverains, selon que ceux-ci résident dans la partie suisse ou dans la partie française de la zone de bruit.

Les représentants des collectivités territoriales et les associations françaises de riverains contestent les trajectoires suivies par les avions. Ils estiment que les nuisances sonores engendrées pénalisent le secteur français en épargnant volontairement le secteur suisse.

En effet, les avions décollent majoritairement vers le sud, puis virent à l'ouest, c'est-à-dire vers le territoire français. De plus, on constate une forte dispersion par rapport aux trajectoires nominales.

Les essais moteurs

L'aménagement d'une installation insonorisée de test pour les essais moteurs, appelée "silencer", devait permettre une réduction notable des nuisances sonores engendrées au sol. Cependant, son utilisation répétée dans de mauvaises conditions – portes ouvertes – a rendu jusqu'alors cette mesure insuffisante pour garantir le repos des riverains.

AUTRES ACTIVITÉS

Amplification du mécontentement

Le point de départ de l'amplification du mécontentement des riverains coïncide avec la réorganisation de l'espace aérien européen, et tout particulièrement avec les modifications du 18 mai 2000.

Le point de sortie situé au nord-est de l'aéroport a été déplacé pour permettre une augmentation significative des départs.

Pour les départs vers le nord, le point de mise en virage avant de tourner vers l'est ou le sud-ouest a été reporté à 3,6 km plus au nord. Ceci est plutôt positif d'un point de vue environnemental, puisque le prolongement au nord de la piste est constitué de la forêt de la Hardt.

Du fait de l'amplification des départs par le point de sortie situé au nord-est, le changement le plus significatif fait que moins d'avions quittent l'aéroport par le sud (vers Bâle) et davantage par l'ouest (villages français).

La procédure de départ direct vers le sud est très fortement réduite (6 à 8 avions par jour, contre 20 à 30 précédemment).

Recommandations de l'ACNUSA

L'ACNUSA a demandé courant 2001 que des dispositions nouvelles soient prises pour améliorer la situation.

Des études ont été réalisées aussi bien par les autorités françaises que suisses pour aboutir à un accord qui porte à la fois sur des modifications de procédures et sur des restrictions d'usage de l'aérodrome.

Les modifications de procédure :

- **mise en service de la piste est-ouest rallongée. Cette mise en service entraînera un accroissement sensible des décollages vers l'ouest ;**
- **remplacement de la procédure d'approche à vue en piste 34 par une procédure d'approche de précision fondée sur une installation radioélectrique d'aide à l'atterrissage (ILS 34) ;**
- **dès la mise en service de l'ILS 34, le décollage en piste 16 préférentiel ne sera utilisé que jusqu'à un vent arrière de 5 kt (la limite est actuellement fixée à 10 kt) ;**
- **utilisation de la procédure d'envols directs vers le sud pour une partie du trafic à destination du sud (Tessin, bassin méditerranéen), soit environ 20 % des mouvements qui passent actuellement au point ELBEG.**

La répartition des procédures d'envol et d'atterrissage devrait être conforme au tableau ci-dessous.

De plus, la mesure suivante pourra être mise en place après avoir fait l'objet d'un accord avec les autorités allemandes : **les avions décollant piste 34, devront poursuivre leur montée en ligne droite (au-dessus de la forêt de la Hardt) suffisamment haut avant de virer.**

Les restrictions d'usage :

- **entre 20h00 et 07h00, aucun avion dit "chapitre 2" ne peut décoller ou atterrir de l'aéroport ;**
- **entre 23h00 et 06h00, tous les décollages devront commencer au seuil de piste. Une étude sera menée pour voir si cette plage horaire peut être élargie ;**
- **entre 22h00 et 06h00, le dimanche et les jours fériés, aucun essai moteur ne peut être effectué en dehors du "silencer" ;**
- **entre 22h00 et 06h00 :**
 - **aucun avion classé parmi "les plus bruyants" du chapitre 3 ne peut décoller ou atterrir de l'aéroport,**
 - **obligation de l'usage de tracteurs pour déplacer les avions des hangars vers les parkings,**
 - **interdiction de faire reculer les avions à l'aide de leurs propres moteurs.**

Ces restrictions d'usage feront l'objet d'un arrêté qui permettra le contrôle effectif et donc la possibilité de sanctionner les manquements.

Cet accord devrait permettre d'améliorer sensiblement la situation actuelle, la mise en place des moyens d'information, de contrôle et de sanctions permettant d'avoir des bases claires pour permettre des évolutions ultérieures.