

Participation du public – Synthèse des commentaires

Synthèse des commentaires du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour les années 2018-2022

1°) Objet et modalités de la consultation

Conformément aux dispositions de l'article R572-9 du code de l'environnement le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour les années 2018-2022 a fait l'objet d'une consultation publique organisée entre le 8 octobre 2018 et le 7 décembre 2018.

Cette consultation a été annoncée par voie de presse, par encart publié dans le quotidien « L'Alsace » le 20 septembre 2018.

Le projet de PPBE a pu être consulté du 8 octobre au 7 décembre 2018 dans les locaux de :

- la préfecture du Haut-Rhin du lundi au vendredi de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00 ;
- la sous-préfecture de Mulhouse les lundi, mardi et jeudi de 8h15 à 11h15 et de 13h15 à 15h30 ainsi que les mercredi et vendredi de 8h15 à 11h15.

Le public a pu prendre connaissance de la teneur du projet de PPBE et consigner ses commentaires sur les registres ouverts à cet effet.

En outre, le projet de PPBE de l'aéroport de Bâle-Mulhouse était consultable, durant la même période, sur le site internet du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) à l'adresse suivante : <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr> à la rubrique "Transports".

Le public a également pu déposer ses commentaires en ligne.

2°) Nombre total de commentaires reçus

A l'issue de la consultation, en fin de journée du 7 décembre 2018, 68 commentaires au total ont été répertoriés sur le site du ministère dédié aux consultations publiques. Ils émanent de 79 observations tracées, dont une reçue sept fois et cinq reçues deux fois chacune.

En outre, on dénombre deux commentaires écrits sur le registre mis à disposition du public à la sous-préfecture de Mulhouse. Le registre à la préfecture du Haut-Rhin n'a recueilli aucun commentaire.

Trois commentaires ont été transmis par voie informatique à la sous-préfecture de Mulhouse.

Enfin, neuf courriers et trois pétitions ont été réceptionnés dans le cadre de la consultation.

La consultation aura donc recueilli 82 observations au total et trois pétitions recueillant 962 signatures cumulées (voir le détail au paragraphe 6 ci-dessous).

3°) Répartition géographique des rédacteurs des commentaires reçus sur le site de consultation du ministère

Les observations émises se répartissent de la manière suivante, par ordre alphabétique :

- 7 sur la commune de Bartenheim ;
- 2 sur la commune de Blotzheim ;
- 3 sur la commune de Hagenthal le Bas ;
- 3 sur la commune d'Hégenheim ;
- 1 sur la commune de Hésingue ;
- 1 sur la commune de Muespach ;
- 6 sur les communes de Rixheim/Habsheim ;
- 1 sur la commune de Saint-Louis ;
- 1 sur la commune de Sausheim ;
- 1 sur la commune de Staffelfelden ;
- 2 sur la commune de Wentzwiller.

Par ailleurs on relève :

- 13 commentaires de rédacteurs résidant en Suisse, dont 9 sur les communes d'Allschwil (8) et Binningen (1), 1 sur le canton de Bâle-Campagne (1) et 3 sans indication de localité ;
- 26 commentaires de rédacteurs résidant en France, sans indication de localité.

4°) Répartition par type de rédacteur de ces commentaires sur le site de consultation du ministère

Les 68 commentaires reçus sur le site du ministère proviennent des rédacteurs suivants :

- 7 associations ou fédérations ;
- 8 organisations institutionnelles ;
- 53 de particuliers.

5°) Synthèse des commentaires du public

En préambule, il convient de préciser qu'un certain nombre de commentaires porte sur des thèmes plus généraux que le seul projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Une synthèse des commentaires figure ci-après, selon un ordre décroissant du nombre de formulations.

5.1 Les horaires d'exploitation de l'aéroport

Les commentaires 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.

Ils mentionnent que l'aéroport de Bâle-Mulhouse a des horaires de fonctionnement plus étendus que ceux de Zurich, Genève et la plupart des aérodromes européens de dimension comparable, mais de trafic supérieur. En outre, le trafic de la plate-forme repose sur le low-cost et le fret, activités s'opérant sur de larges plages horaires pour la première et des heures tardives ou matinales pour la seconde.

Pour un certain nombre d'entre eux, sont abordés de manière plus précise :

- 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 7h00).

Le sujet des restrictions d'exploitation a également fait l'objet de deux pétitions (voir paragraphe 6).

Réponse :

Les nuisances sonores générées durant les heures sensibles de la journée représentent le sujet qui a fait l'objet du plus grand nombre de commentaires et de deux pétitions.

Ce sujet est sous-jacent dans tout le document que constitue le PPBE, notamment dans les actions prévues. Il se voit traité en particulier dans deux actions spécifiques :

- l'amélioration des procédures opérationnelles avec un objectif de réduction du bruit sur la tranche horaire entre 23h00 et 24h00
- la maîtrise du bruit et la réduction des nuisances sonores qui feront 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.

5.2 La répartition des nuisances

Des observations demandent une répartition égalitaire des nuisances sonores générées sur les territoires français et suisse.

Réponse :

Hormis le périmètre de la région parisienne, le Haut-Rhin constitue le huitième département français métropolitain en termes de densité de population. En outre, l'urbanisation se trouve également concentrée à la frontière côté suisse.

L'objectif de minimisation des populations survolées représente un des enjeux qu'emportent l'élaboration et la mise en œuvre techniques des procédures de vol aux instruments associées à l'aéroport, tout en sachant qu'elles répondent impérativement à des critères normatifs de sécurité d'exploitation.

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

Des commentaires sollicitent des études dont l'objectif consiste en la révision des trajectoires permettant le passage des aéronefs au-dessus des zones de moindre densité d'habitations.

Les sujets mis plus particulièrement en exergue font état du fait que :

- des trajectoires d'aéronefs au-delà de l'A35 sur la forêt de la Hardt éviteraient le survol des communes de Rixheim, Habsheim et Baldersheim ;
- le desserrement des trajectoires sur les départs ELBEG serait de nature à limiter les populations survolées ;
- le passage des trajectoires au-dessus du club-house du golf de Bâle, dans la zone de Hagenthal le Bas, serait préférable ;
- des départs directs vers le sud génèrent moins de bruit que le suivi d'une trajectoire en S ;
- les départs directs vers le sud et les atterrissages en 33 génèrent beaucoup de nuisances, de même que les procédures de départ sur ELBEG et LUMEL ;
- le déplacement de la procédure RNAV décollage 15 au-delà de la frontière entre Allschwil et Hégenheim limiterait le nombre d'habitations survolées ;
- l'empêchement de virages serrés après décollage en 33 éviterait le survol de Blotzheim.

Les trajectoires des procédures ont également fait l'objet de deux pétitions (voir paragraphe 6).

Réponse :

Le dispositif de procédures utilisé par les aéronefs fréquentant l'aérodrome représente un élément essentiel de son exploitation, tant du point de vue environnemental en termes notamment de nuisances générées que sur l'aspect opérationnel concernant la sécurité et la qualité de la desserte.

Dans cette perspective, un travail continu de maintenance de ces procédures est réalisé par les services de la direction générale de l'aviation civile. A ce titre, de nouvelles procédures dites RNAV ont été publiées au 31 janvier 2019.

Ce nouveau dispositif se traduit en piste 15 par trois modifications (départs RNAV), six suppressions (départs conventionnels) et cinq créations (départs RNAV) et en piste 33, par cinq suppressions (départs conventionnels) et six créations (départs RNAV).

Au-delà de cette action, d'autres mesures contribuant également à la réduction de la dispersion des trajectoires figurent au PPBE. Il s'agit en l'occurrence de travaux dans le cadre du relèvement de l'altitude pour la prise en charge des aéronefs au départ par un guidage radar, de la mise en œuvre de procédures RNAV à vue et l'optimisation du dispositif de circulation aérienne relatif aux départs en piste 15.

5.4 L'optimisation des infrastructures aéroportuaires

Certaines observations portent sur l'optimisation de l'exploitation des infrastructures qui permettrait d'amoinrir les nuisances générées. Elles évoquent en particulier :

- des décollages à partir du seuil de la piste principale et non à hauteur des bretelles H ou D, notamment pour les aéronefs les plus bruyants ;
- éventuellement un allongement de la piste principale ;
- une étude sur la possibilité d'augmentation de la tolérance actuelle de vent arrière en exploitation à 7, 8 ou 10 nœuds au lieu de 5 nœuds actuellement ;
- un aménagement de la piste 08-26 afin de soulager l'utilisation de la piste principale.

Réponse :

Ces remarques entrent dans le champ des mesures dont l'objectif consiste en l'optimisation d'utilisation du système de pistes et la vérification de l'efficacité environnementale et opérationnelle de décollages systématiques du seuil de la piste 15 durant toute la journée. Cette dernière étude sera étendue aux deux seuils de pistes 15 et 33.

5.5 La limitation générale des nuisances

Un certain nombre de commentaires demande une limitation des nuisances générées par l'activité sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse. Ils estiment que cet objectif passe par une limitation du nombre de mouvements. Une observation propose un plafonnement à 100000 mouvements d'aéronefs à l'année.

Réponse :

Les nuisances sonores sont générées par les aéronefs fréquentant l'aérodrome. Cela implique évidemment un lien direct entre le bruit auquel les populations sont soumises et le nombre de mouvements effectués par les avions. Aussi, une décroissance du nombre de ces mouvements permet mathématiquement une réduction de la gêne sonore.

Le PPBE ouvre la voie de la réflexion sur une nouvelle approche de la maîtrise du bruit. Elle consiste en l'élaboration d'un outil permettant le suivi de l'évolution du bruit au travers de représentations graphiques. Au stade ultime de son développement, cet outil contribuerait à la définition d'un concept de « quantité maximale de bruit » dans laquelle pourrait s'inscrire le trafic nocturne de la plate-forme et son évolution.

5.6 Divers sujets

D'autres sujets ont fait l'objet d'observations de manière plus isolée. Ils apparaissent dans la liste ci-dessous, sans ordre particulier.

1/ Le projet de PPBE ne contient pas d'engagement ferme avec des objectifs chiffrés. En cela, il ne s'inscrit pas complètement dans le cadre de la directive 2002/49 parce qu'il n'est pas en pleine mesure de faire baisser les nuisances.

Réponse :

Le PPBE contient des mesures prospectives pour lesquelles l'affichage d'indicateurs et de valeurs cibles adéquats n'apparaît pas techniquement possible. Pour autant, chaque action se voit attribuer un responsable en charge de sa mise en œuvre et de son financement ainsi qu'une échéance claire pour la réaliser. Ces actions pourront être complétées chaque fois que nécessaire par un mandat spécifique complémentaire, confié au responsable identifié.

2/ Le projet de PPBE n'établit pas l'application de mesures efficaces sur les communes suisses et explicitées au préalable. Dans ce contexte sont évoqués une demande de la connaissance des bases des décisions concernant l'exploitation de l'aérodrome, avec des explications sur les impacts dans la zone franco-suisse et les mesures d'accompagnement ainsi qu'un décompte précis des populations concernées par les nuisances.

Réponse :

Les mesures contenues dans le PPBE se traduisent pour nombre d'entre elles par une première phase d'étude. Cette analyse conduira à ajuster entre autres la pertinence et les conditions d'application des actions envisagées. Leur efficacité s'évaluera dans le cadre du suivi, qui pourra faire l'objet d'échanges dans les instances de concertation et notamment la commission tripartite.

Les chiffres de populations concernées par le bruit contenus dans le PPBE proviennent de diverses sources selon des méthodes de comptage différentes. Un décompte précis, notamment à l'occasion des travaux sur le plan d'exposition au bruit sera effectué.

3/ Le projet de PPBE doit comporter une évaluation des actions menées sur les dix dernières années en termes de réduction du bruit et de celles sur les cinq années à venir. Il ne présente pas d'évaluation de l'atteinte des objectifs et ne permet donc pas d'apprécier correctement l'évolution du bruit ni la pertinence des nouvelles actions.

Réponse :

Le paragraphe 5.1 du PPBE présente un bilan des actions engagées par l'Etat et l'aéroport dans le cadre du PPBE précédent qui couvrait la période 2011-2016.

4/ Est demandée l'utilisation des indices suisses pour l'élaboration des cartes de bruit et l'agrément par l'OFAC (en concertation avec les cantons) de l'auditeur externe sur la vérification du système de surveillance du bruit.

Réponse :

L'auditeur externe chargé de la vérification du système de surveillance de l'évolution des nuisances sonores sera agréé par l'OFAC et l'ACNUSA.

Les travaux sur l'outil de suivi de l'évolution et de maîtrise du bruit seront effectués par la DGAC en lien avec l'OFAC.

5/ Est également demandée la mise en œuvre de mesures du bruit dans la commune de Hagenthal-le-Bas avec une station mobile et sous la partie Nord des départs ELBEG en Allemagne.

Réponse :

Cette demande spécifique a déjà fait l'objet d'échanges positifs avec l'aéroport et s'intègre dans l'action d'audit du système de surveillance du bruit.

6/ Des commentaires considèrent que le projet de PPBE tel que présenté ne s'inscrit pas complètement dans le cadre de l'article R572-8 du code de l'environnement français.

Réponse :

A ce stade, l'analyse des coûts n'a pas été réalisée. C'est la raison pour laquelle elle ne figure pas dans le PPBE, conformément au 6^{ème} alinéa du paragraphe I de l'article R572-8 du code de l'environnement. Néanmoins il est confirmé, et précisé dans le PPBE, que les responsables des actions prévues en supportent le coût financier.

7/ Des observations demandent une étude dans le cadre de l'approche équilibrée concernant les restrictions d'exploitation de la plate-forme.

Réponse :

La réalisation d'une étude d'approche équilibrée au sens du 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 est retenue et figure dans le PPBE.

8/ Le PPBE pourrait porter sur la tranche 2019-2023 compte tenu du calendrier. L'ancien PPBE ne semble pas avoir été totalement efficace au vu de l'accroissement du nombre de personnes concernées par le bruit.

Réponse :

La période 2018-2023 couverte par le PPBE semble plus appropriée que 2019-2024. En effet, les travaux de conception et d'établissement des procédures RNAV s'inscrivant dans le cadre des mesures affichées visant à la réduction de la dispersion des trajectoires ont été réalisés au cours de l'année 2018.

Comme précisé auparavant, les chiffres de populations concernées par le bruit contenus dans le PPBE proviennent de diverses sources selon des méthodes de comptage différentes. Un décompte précis, notamment à l'occasion des travaux sur le plan d'exposition au bruit sera effectué.

9/ Des commentaires revendiquent la révision du PEB de l'aéroport.

Réponse :

Au cours de la réunion de la commission consultative de l'environnement du 23 janvier 2019 le Préfet du Haut-Rhin a annoncé sa décision de mettre en révision le PEB datant de 2004. Cette annonce a été accueillie très favorablement et les premiers travaux sur le sujet vont débiter.

10/ A été émis le souhait d'utilisation d'une unité de mesure du bruit commune aux fins d'une interprétation appropriée (difficulté de comparaison de l'indice Lden et des mesures effectuées sur site en dBa).

Réponse :

L'indice Lden ne représente pas une unité de mesure du bruit. Comme le précise l'article R112-1 du code de l'urbanisme, il constitue le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement. Le calcul de cet indice de modélisation prend en compte une pondération en fonction du créneau horaire de la journée durant lequel le bruit est ressenti (coefficients 1 le jour, 5 entre 18h00 et 22h00 et 10 entre 22h00 e 6h00).

11/ Est demandé un nouveau comptage des riverains concernés par les nuisances compte tenu des chiffres disparates apparaissant les différents documents.

Réponse :

Comme précisé auparavant, les chiffres de populations concernées par le bruit contenus dans le PPBE proviennent de diverses sources selon des méthodes de comptage différentes. Un décompte précis, notamment à l'occasion des travaux sur le plan d'exposition au bruit sera effectué.

5.7 Tableau récapitulatif des commentaires reçus (hors pétitions)

Pour mémoire, le tableau ci-dessous récapitule de manière synthétique les commentaires émis en faisant apparaître leur nombre de formulation. (Nota : le total des pourcentages est supérieur à 100 car les valeurs sont arrondies à l'entier le plus proche).

24 thèmes évoqués, 123 demandes exprimées	Nombre de dépôts et pourcentages	
	Nombre	Pourcentage
Mouvements d'aéronefs trop tardifs le soir et trop tôt le matin, couvre-feu de 23h00 à 6h00 (dont 7 pour 22h00 à 7h00)	43	35%
Demande d'équilibrage des nuisances entre la France et la Suisse	12	10%
Limitation de l'augmentation de trafic, dont 1 pour le plafonnement des mouvements à 100000	9	7%
Décollages dès le seuil de piste et non des bretelles H ou D, notamment des aéronefs les plus bruyants (voire allongement de piste)	8	7%
Modifier les trajectoires d'aéronefs au-delà de l'A35 sur la forêt de la Hardt pour éviter le survol de Rixheim, Habsheim, Baldersheim	6	5%
PPBE non suffisamment précis et concret	5	4%
Augmenter la tolérance actuelle de vent arrière en exploitation (à 7, 8 ou 10 nœuds)	4	3%
PPBE non conforme à l'article R572-8	3	3%
Mesures de bruit avec station mobile à Hagenthal le Bas	3	3%
Trajectoires à faire passer préférentiellement sur le golf (Hagenthal le Bas)	3	3%
Sous-estimation du nombre de personnes concernées par les nuisances à Bartenheim, Blotzheim, Hégenheim et Hésingue	3	3%
Déplacement de la procédure RNAV décollage 15 au-delà de la frontière entre Allschwil et Hégenheim	3	3%
Demande sur le fait qu'il n'y ait pas plus de nuisances sur le territoire suisse avec les nouvelles procédures RNAV	3	3%
Maintien des courbes de bruit de 2009	3	3%
Favoriser les départs directs vers le sud (moins bruyants que sur une trajectoire en S)	3	3%
Diminution du nombre de vols de fret exploités par de vieux avions	2	2%
Révision des trajectoires serrées sur départs ELBEG	2	2%
Système de redevances différenciées en fonction du bruit	2	2%
Mise en place de critères annuels d'évaluation du bruit (avec révision éventuelle)	1	1%
Empêcher des virages serrés après décollage en 33 pour éviter le survol de Blotzheim	1	1%
Aménagement de la piste 08-26 pour soulager la piste principale	1	1%
Moins de 8 décollages par jour sur la piste 15	1	1%
Introduction de Bourgfelden dans le PGS pour les aides à l'installation de doubles vitrages	1	1%
Compensations sur Bartenheim avec les nouvelles procédures	1	1%

6°) Pétitions réalisées dans le cadre de la consultation

Pour mémoire, trois pétitions ont été transmises par courrier à la préfecture du Haut-Rhin.

Une pétition émanant du quartier de Bourgfelden et comptant 166 signataires revendique :

- *le respect des trajectoires telles que définies au PGS de 2015 et au PEB de 2004, dont l'empreinte médiane passe au niveau de la rue des carrières à Hégenheim (où ne se trouve qu'une habitation survolée) et non au-dessus des quartiers résidentiels de Bourgfelden comme actuellement ;*
- *une montée optimisée des aéronefs à une altitude plus élevée (de plus de 2100 mètres) avec un décollage obligatoire en seuil de piste. Aujourd'hui certains avions amorcent la boucle ELBEG à plus de 2100 mètres de hauteur au niveau de Hésingue, mais la majorité montent tout droit jusqu'à la frontière suisse, ne dépassant pas 1500 mètres de hauteur, pour enfin amorcer la courbe ;*
- *le repos nocturne de 23h00 à 6h00 comme sur l'aéroport de Zurich, horaire porté à 7h00 le dimanche et les jours fériés.*

Une première pétition portée par l'association pour la défense du cadre de vie de Bartenheim, intitulée « couvre-feu de l'Euroairport entre 23h00 et 6h00 » et ayant recueilli 438 signatures, s'appuie sur le texte exprimé de la manière suivante :

- *demande de couvre-feu (pas de décollage ni d'atterrissage programmé) entre 23h00 et 6h00. La pétition appuie la motion votée par les élus de l'agglomération de Saint-Louis et l'Eurodistrict trinational de Bâle concernant l'absence de décollage entre 23h00 et 6h00. En effet, les riverains ont droit à un sommeil de qualité (7h pour un adulte comme préconisé par l'OMS). De plus, le soir après 23h00 ne décollent que des avions cargos transportant du fret. Ces avions peuvent décoller en journée.*

Une seconde pétition portée par l'association pour la défense du cadre de vie de Bartenheim, intitulée « NON au survol de 60 avions supplémentaires au-dessus du centre de Bartenheim » et ayant recueilli 358 signatures, s'appuie sur le texte exprimé de la manière suivante :

- *demande de ne pas modifier la trajectoire ELBEG piste 15 (étude d'impact de la circulation aérienne DGAC février 2018). En effet, rien ne justifie une modification, depuis 18 ans les avions passent entre Blotzheim et Bartenheim, pourquoi les faire passer au-dessus de Bartenheim et impacter 2000 habitants de plus ? Demande également de juste répartition des mouvements entre la France et la Suisse, seuls 3 % des décollages (6 avions par jour) se font direct Sud (BASUD).*

7°) Conclusion

En conclusion, les services de l'Etat et l'aéroport de Bâle-Mulhouse ont pris note des observations et apporté au projet initial de PPBE les modifications considérées comme nécessaires au regard du résultat de la consultation publique.

Ces modifications confirment la volonté des parties d'agir sur la maîtrise du bruit dans l'environnement et la réduction des nuisances sonores, en particulier pour l'exploitation de l'aéroport en période nocturne.

La modification la plus substantielle introduit la réalisation d'une étude d'approche équilibrée au sens du 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, qui s'attachera notamment, pour chacune des propositions de modification d'exploitation qu'elle formulera, à en évaluer les impacts socioéconomiques qui en découleraient.