

PLAN LOCAL d'URBANISME

Approuvé

Schlierbach



5c. Plans de bruit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

ÉLABORATION

Vu pour être annexé au PLU approuvé le 27 janvier 2020



Le Maire



Janvier 2020



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU HAUT-RHIN

DIRECTION DES COLLECTIVITÉS LOCALES
ET DE L'ENVIRONNEMENT
BUREAU DE L'URBANISME
ET DE L'ENVIRONNEMENT

ARRETE **n° 2004 – 299 - 8 du 25 octobre 2004**

PORTANT APPROBATION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE BALE-MULHOUSE

LE PREFET DU HAUT-RHIN
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-1 à L. 123-16 et L. 571-11 à L. 571-13 ;

Vu le code général des impôts, notamment le I de son article 1609 *quater* viciés A ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article L. 227-5 (6°) ;

Vu l'ordonnance n° 2004-637 du 1^{er} juillet 2004 relative à la simplification de la composition et du fonctionnement des commissions administratives et à la réduction de leur nombre, notamment son article 31 ;

Vu le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 modifié pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu le décret n° 87-339 du 31 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aéroports modifié par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2000, notamment son article 1^{er} ;

Vu le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aéroports et modifiant le code de l'urbanisme ;

Vu l'accord exprès du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, chargé de l'aviation civile, en date du 26 juin 2003, relatif à l'engagement de la procédure d'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2003-206-5 du 25 juillet 2003 portant établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse ;

Vu les délibérations des communes et établissements publics de coopération intercommunale consultés ;

Vu l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse en date du 8 décembre 2003 ;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 29 janvier 2004 ;

Vu l'avant-projet de plan de masse de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse approuvé par décision ministérielle en date du 30 mai 1997 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 010429 du 20 février 2001 modifié relatif à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2004-89-8 du 29 mars 2004 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Bâle-Mulhouse du 19 avril 2004 au 19 mai 2004 ;

Vu les conclusions et l'avis motivé de la commission d'enquête publique en date du 31 juillet 2004 ;

Vu l'accord exprès du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, chargé de l'aviation civile, donnant accord exprès au préfet du Haut-Rhin, pour l'approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, en date du 04 octobre 2004 ;

Considérant qu'il convient de limiter l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer des populations nouvelles aux nuisances sonores générées par l'activité aérienne actuelle et son développement prévisible ;

Considérant les hypothèses de développement du trafic établies en tenant notamment compte de la diversification des opérateurs aériens intervenant sur l'aérodrome ;

Considérant qu'il convient de prendre en considération l'évolution possible des infrastructures aéronautiques telles qu'elles ressortent de l'avant-projet de plan de masse approuvé ;

Considérant, au regard des enjeux locaux d'urbanisme, la pertinence de l'avis de la Commission consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse sur le choix des indices délimitant les zones B et C du plan d'exposition au bruit ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Haut-Rhin ;

ARRETE

Article 1^{er}. - Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2. - Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes suivantes :

ATTENSCHWILLER
BARTENHEIM
BLOTZHEIM
BUSCHWILLER
DIETWILLER
FOLGENSBOURG
GEISPITZEN
HABSHEIM
HAGENTHAL-LE-BAS
HEGENHEIM
HESINGUE
KEMBS
MICHELBACH-LE-BAS
RANSBACH-LE-BAS
RIXHEIM
SAINT-LOUIS
SCHLIERBACH
SIERENTZ
WENTZWILLER

Article 3. - Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse comprend :

- un rapport de présentation ;
- un plan à l'échelle 1/25000^{ème} faisant apparaître le tracé des limites des zones de bruit A, B, C et D.

Article 4. - Les valeurs de l'indice L_{den} du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse servant à définir la limite extérieure de chaque zone de bruit sont de 65 pour la zone de bruit B et de 57 pour la zone de bruit C.

Article 5. - Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit sont tenus à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels :

- dans les mairies des communes visées à l'article 2 ;
- aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale suivants :
 - Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale du canton de Huningue et de Sierentz
 - Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de la région de Mulhouse

▪ Communauté de Communes des Trois Frontières

- à la préfecture du Haut-Rhin ;
- à la sous-préfecture de Mulhouse
- à la direction départementale de l'équipement du Haut-Rhin

Article 6. - Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs de la préfecture du Haut-Rhin.

Une mention des lieux où l'arrêté et le plan d'exposition au bruit peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux du département du Haut-Rhin. Cette mention sera affichée dans les mairies des communes citées à l'article 2, ainsi qu'aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale cités à l'article 5.

Article 7. - Le secrétaire général de la préfecture du Haut-Rhin, le sous-préfet de Mulhouse, le directeur départemental de l'équipement du Haut-Rhin, les maires des communes concernées, ainsi que les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Pour ampliation :



Pour le Préfet
et par délégation
Le Chef de Bureau

Christian RIETTE

Fait à Colmar, le 25 octobre 2004

Le Préfet,

Signé :
Paul MASSERON

Schlierbach



**Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de
Bâle-Mulhouse**

Direction de l'Aviation Civile Nord-Est

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL EN DATE DE CE JOUR.

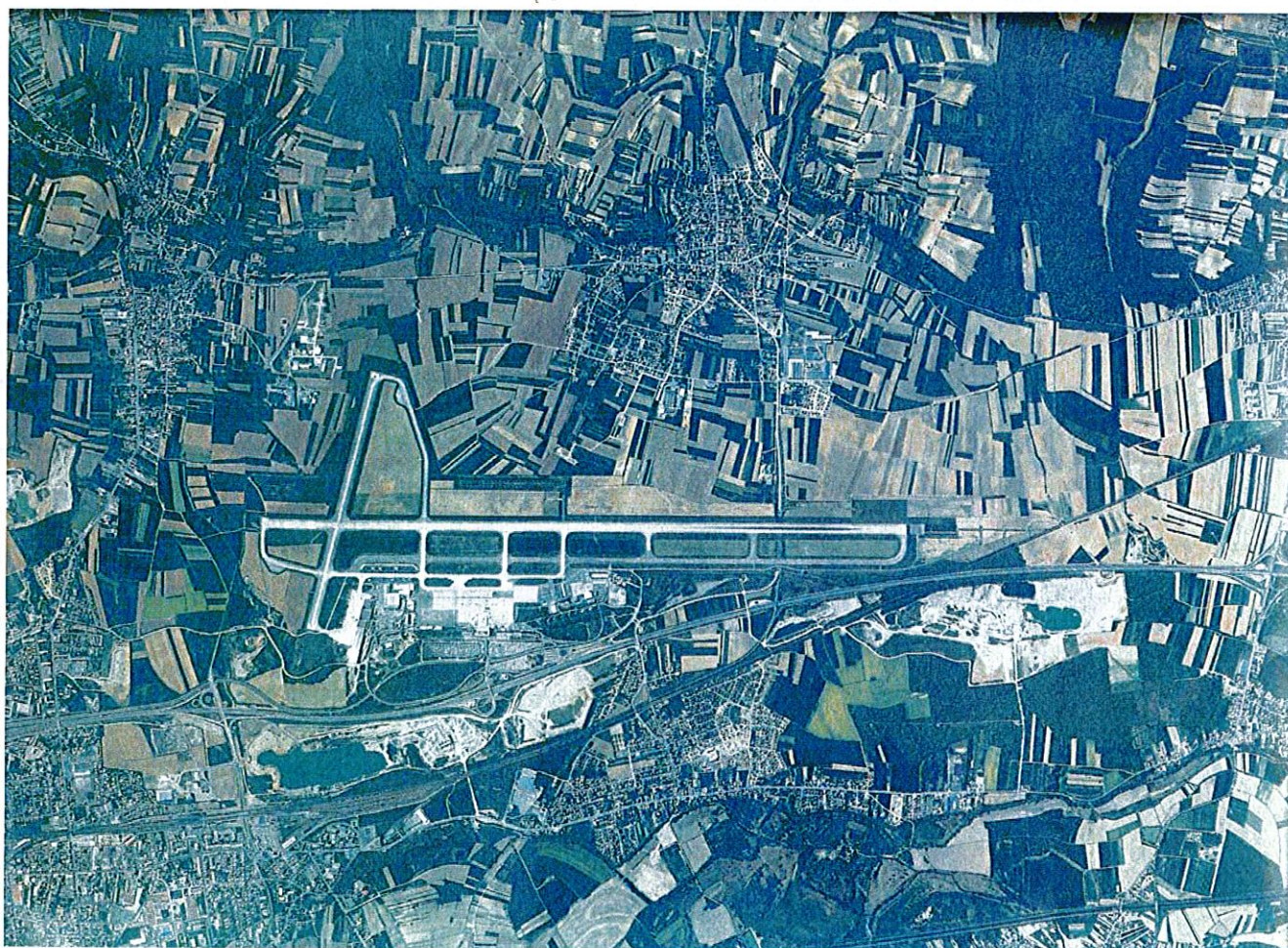
COLMAR, LE 25 OCT. 2004



Pour le Préfet
et par délégation
Le Chef de Bureau :
Pour le Préfet
et par délégation
Le Chef de Bureau

Christian RIETTE

RAPPORT DE PRESENTATION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AEROPORT DE BALE MULHOUSE



Sommaire.

<i>Textes de référence.....</i>	<i>3</i>
1 Définition du Plan d'Exposition au Bruit.	4
1.1 Finalité du PEB.	4
1.2 Les conditions d'établissement	4
1.2.1 Prise en compte d'un nouvel indice de bruit : le « LDEN »	4
1.2.2 La définition des zones de bruit	5
1.2.3 Les hypothèses de calcul de PEB	6
1.3 Le contenu du PEB et les règles d'urbanisme applicables.	7
1.4 Les procédures de révision du PEB	9
1.4.1 Une démarche globale	9
1.4.2 La procédure administrative de révision du PEB	9
1.5 Historique et contexte d'élaboration du PEB de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse	10
2 Le plan d'exposition au bruit de Bâle Mulhouse.	11
2.1 Les hypothèses court terme, moyen terme et long terme du PEB.	11
2.2 Les hypothèses d'infrastructures.	12
2.3 Les hypothèses de volume de trafic.	13
2.3.1 Le volume de trafic IFR. Les études de prévisions de trafic	13
2.3.2 Le volume de trafic VFR.	15
2.3.3 Le trafic de nuit et de soirée.	16
2.4 Les hypothèses de répartition par type d'avions.	17
2.5 Les hypothèses de répartition par piste.	18
2.5.1 La répartition du trafic IFR.	18
2.5.2 La répartition du trafic VFR.	20
2.6 Les hypothèses de répartition par procédures.	20
2.6.1 La répartition par procédures d'arrivée.	20
2.6.2 La répartition par procédures de départ.	21
2.7 Tableau récapitulatif des principales hypothèses.	22

LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT(PEB). Fiche générale



Les principes :

- Eviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances de bruit en interdisant ou en limitant l'urbanisation dans les zones couvertes par le PEB.
- Préserver l'activité aéronautique existante et future.

Textes de référence :

- ◆ Code de l'Aviation Civile, L227-1 à 10, R227-1 à 6 et D2.211-1, D132-6
- ◆ Code de l'Environnement L571-11 à 16
- ◆ Code de l'Urbanisme L.147-1 à L.147-6 à 8, et R.147-1 à R.147-11

Loi n°85-696 du 11 Juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes

- ◆ Loi n°83 630 du 12 Juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques
- ◆ Décret n°85 453 du 23 Avril 1985 en application de la Loi n°83 630 du 12 Juillet 1983
- ◆ Décret n°87-339 du 21 Mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes
- ◆ Décret n°87-340 du 21 Mai 1987 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit des aérodromes
- ◆ Décret n°87-341 du 21 Mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes
- ◆ Circulaire du 23 Juillet 1987 relative aux Commissions consultatives de l'environnement des aérodromes
- ◆ Décret 88-199 du 29 Février 1988
- ◆ Circulaire du 19 Janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes
- ◆ Décret n°88-315 du 28 Mars 1988 pris pour l'application de la loi n°85-696 du 11 Juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes et déterminant l'autorité administrative chargée d'établir la liste prévue à l'article L.147-2 du code de l'urbanisme
- ◆ Arrêté du 28 Mars 1988 fixant la liste des aérodromes non classés an catégories A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit
- ◆ Arrêté du 17 Janvier 1994 complétant la liste des aérodromes non classés en catégorie A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit
- ◆ Circulaire du 27 Décembre 1996 relative au dispositif de planification aéroportuaire actuellement en vigueur
- ◆ Décret n°97-607 du 31 Mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes
- ◆ Loi n°99-588 du 12 Juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
- ◆ Décret n°2000-127 du 16 Février 2000 modifiant le décret n°87-341 du 21 Mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes
- ◆ Arrêté du 24 Août 2001 relatif au fonctionnement du Comité permanent de la Commission consultative de l'environnement
- ◆ Décret n°2002-626 du 26 Avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme

1 Définition du Plan d'Exposition au Bruit.

1.1 Finalité du PEB.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports.

Ce document d'urbanisation doit être annexé au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore. S'il limite pour cela le droit à construire dans certaines zones, il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et la population déjà installée.

Le PEB est un instrument de planification qui s'inscrit dans le long terme, à l'horizon 15-20 ans. Il contribue non seulement au nécessaire équilibre entre respect de l'environnement et transport aérien, mais il participe également d'une démarche de développement durable par une utilisation maîtrisée du foncier.

1.2 Les conditions d'établissement

1.2.1 Prise en compte d'un nouvel indice de bruit : le « LDEN »

Les niveaux sonores sont évalués à l'aide d'une échelle logarithmique. L'unité de base est le décibel A dB(A), c'est à dire le bruit en décibel pondéré pour les différentes fréquences, de façon à traduire ce que perçoit l'oreille humaine.

Le niveau acoustique équivalent L_{eq} permet d'exprimer un bruit fluctuant, en l'occurrence le bruit de plusieurs événements aéronautiques ; il correspond au niveau en dB(A) d'un son continu qui aurait la même énergie acoustique totale que le bruit fluctuant.

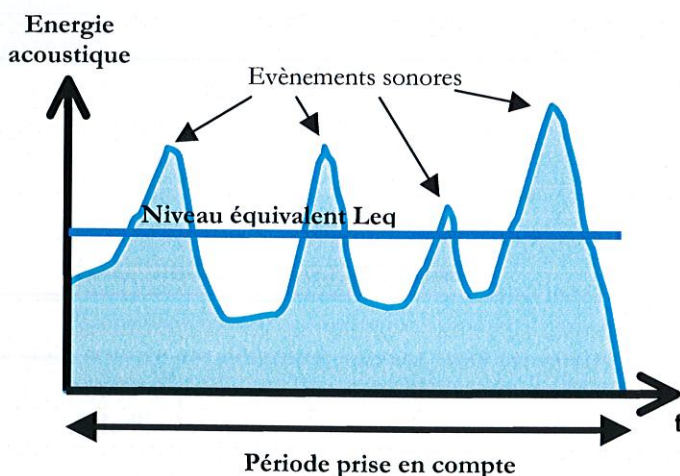


Figure 1 : Indice L_{eq} .

L'indice L_{den} exprimé en décibels (dB), le L_{den} (L = Level, D = Day, E = Evening, N = Night) est caractéristique de l'exposition journalière moyenne au bruit représentant le niveau total d'exposition au bruit des avions dans différentes zones périphériques de l'aérodrome.

Sur proposition de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), cet indice issu de la directive européenne 2002/49 CE et commun à plusieurs modes de transport a été retenu à travers le décret 2002-627 pour caractériser la gêne sonore.

Il convient de souligner qu'à la différence d'un indice descripteur qui traduit le bruit d'un événement (passage d'un avion), le L_{den} est un indice de bruit qui évalue l'exposition au bruit pendant une durée déterminée pondérée en fonction des moments de la journée.

Ainsi la journée est découpée en trois périodes :

- de jour (6H00-18H00),
- de soirée (18H00-22H00) avec un coefficient de pondération de 5,
- de nuit (22H00-6H00) avec un coefficient de pondération de 10.

En d'autres termes, le bruit de nuit d'un avion est majoré de 10 dB et celui de soirée de 5 dB dans le calcul de l'indice de bruit moyen en L_{den} sur 24 heures.

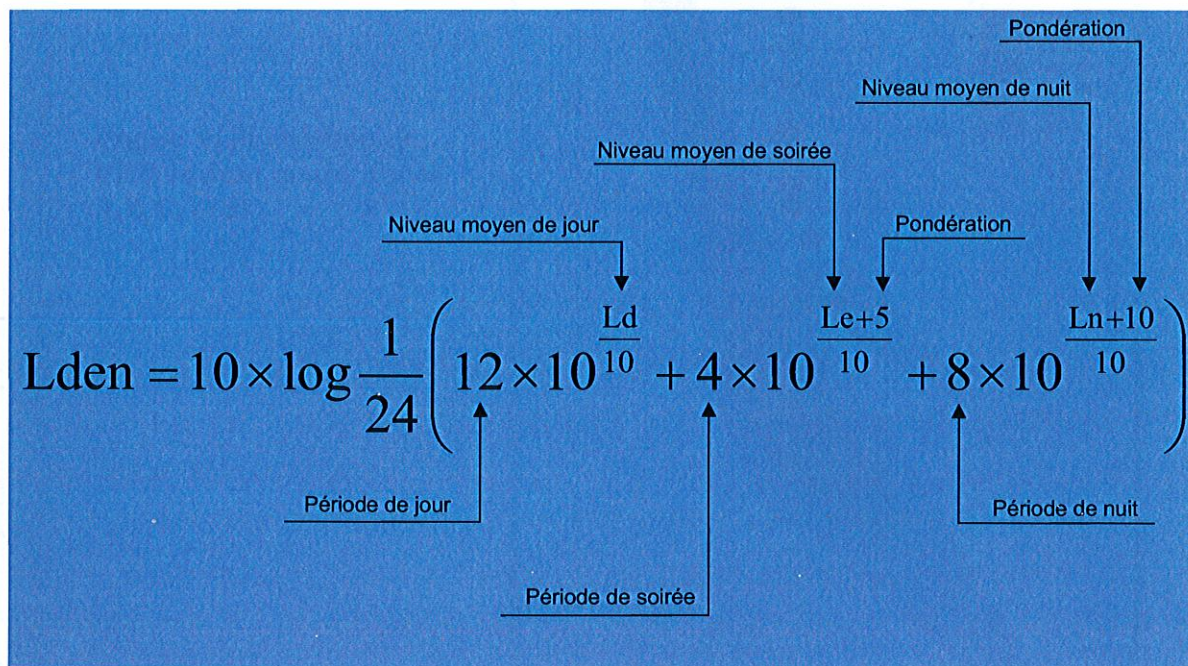


Figure 2 : Indice L_{den} : formule de pondération du bruit.

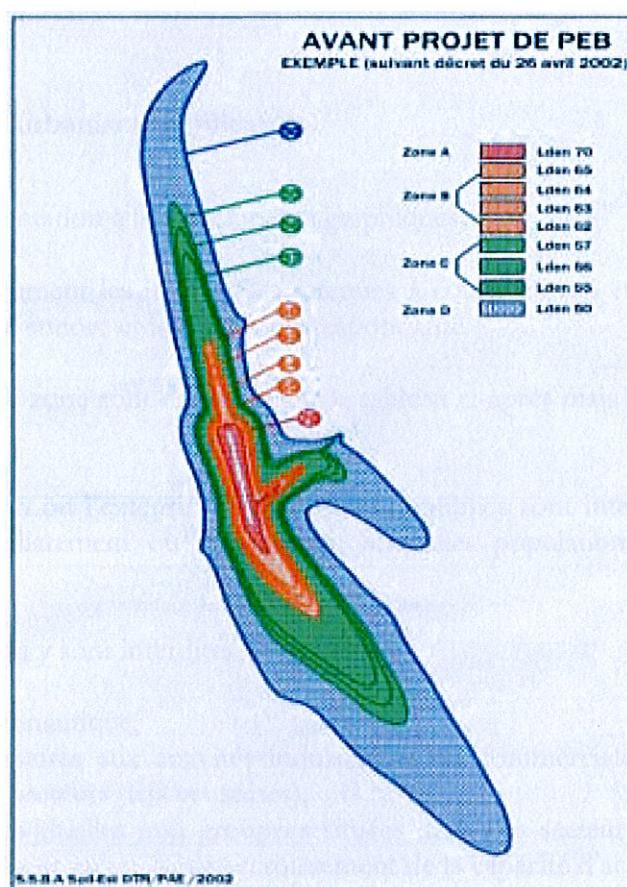
1.2.2 La définition des zones de bruit

La gêne sonore est délimitée suivant trois ou quatre zones de bruit selon le trafic de l'aérodrome : A, B, C et D à partir de couches d'égale intensité sonore. Les zones B et C sont modulables en fonction de l'indice retenu.

Le découpage de ces zones correspond aux seuils suivants (en dB) :

- une zone A de bruit fort où le L_{den} est supérieur à 70 (niveau de bruit supérieur à la zone B),
- une zone B de bruit fort où le L_{den} est compris entre les valeurs 70 et 62 (modulation de la zone B possible entre les valeurs d'indice comprises entre 65 et 62),
- une zone C de bruit modéré où le L_{den} est compris entre la limite extérieure de la zone B et une valeur choisie entre 57 et 55 (modulation de la zone C possible entre les valeurs d'indice comprises entre 57 et 55),
- une zone D de bruit faible comprise entre la limite extérieure de la zone C et l'indice L_{den} 50.

Figure 3 : Simulation de PEB suivant quatre zones A,B,C, et D



1.2.3 Les hypothèses de calcul de PEB

Le calcul s'effectue à l'aide d'un logiciel de modélisation INM (Integrated Noise Model).

Les hypothèses de trafic et de trajectoires doivent tenir compte des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long terme (prévisions de trafic, évolutions techniques, évolutions réglementaires, etc ...).

Les principaux éléments à prendre en compte à ces différents horizons sont :

- les infrastructures et leur évolution,
- le nombre de mouvements défini par type d'avions,
- les trajectoires et le sens d'utilisation de la piste,
- la répartition du trafic sur ces trajectoires et selon la période de la journée (jour, soirée, nuit).

Le calcul peut être effectué sur la base d'une ou plusieurs journées type représentative du trafic (en nombre de mouvements et de type d'appareils) de l'aérodrome à l'horizon considéré.

Le PEB est constitué de l'enveloppe des différentes courbes de gêne sonore obtenues aux trois horizons différents. Ainsi le PEB final est le résultat de l'assemblage ou de la superposition de plusieurs PEB correspondant chacun à un horizon donné.

1.3 Le contenu du PEB et les règles d'urbanisme applicables.

Le PEB se compose d'un rapport de présentation et de documents graphiques.

Le rapport de présentation indique notamment les hypothèses retenues à court, moyen et long terme pour déterminer les niveaux de gêne sonore et leur zone correspondante.

Les contraintes d'urbanisme liées à chaque zone sont définies dans le tableau ci-après mais il faut retenir les principes généraux suivants.

L'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances.

Ainsi, les constructions à usage d'habitation y sont interdites à l'exception :

- de celles nécessaires à l'activité aéronautique,
- des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales (en zone B et C et en zone A dans les secteurs déjà urbanisés),
- en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.

Par ailleurs, les opérations de rénovation ou de réhabilitation de l'existant ainsi que l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction sont autorisées si elles n'entraînent pas l'accroissement de la capacité d'accueil (en zone C, uniquement dans les secteurs déjà urbanisés sauf dans des secteurs déterminés pour permettre le renouvellement urbain de quartiers).

En zone A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

Enfin, dans toutes les zones et y compris en zone D, les constructions doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L147-6 du Code de l'urbanisme et les contrats

de location d'immeubles à usage d'habitation ainsi que les certificats d'urbanisme doivent clairement indiquer la localisation en zone de bruit.

**Prescriptions d'urbanisme applicables
dans les zones de bruit des
aéroports**

CONSTRUCTIONS NOUVELLES	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Logements nécessaires à l'activité de l'aéroport, hôtels de voyageurs en transit				
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales	dans les secteurs déjà urbanisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	dans les secteurs déjà urbanisés			
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité aéronautique	s'ils ne peuvent être localisés ailleurs			
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	s'ils ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente			
Équipements publics	s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent être localisés ailleurs			
Maisons d'habitation individuelles non groupées	si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics sous réserve d'un faible accroissement de la capacité d'accueil			
Immeubles collectifs à usage d'habitation				
Habitat groupé (lotissement, ...) parcs résidentiels de loisirs				

HABITAT EXISTANT	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant Amélioration et extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics lorsqu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants			si elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

Figure 4 : Règles applicables sur les droits à construire.

Autorisées sous conditions
Autorisées sous réserve d'une protection phonique et de l'information des occupants.

1.4 Les procédures de révision du PEB

Le décret 2002-626 du 26 avril 2002 a introduit d'une part un nouvel indice correspondant à un niveau moyen pondéré en fonction des moments de la journée et d'autre part les notions de court, moyen et long termes.

Ces dispositions impliquent par voie de conséquence la révision des PEB et ce avant la date du 31 décembre 2005 conformément à l'article 5 du décret précité.

Comme il l'a été indiqué précédemment, un PEB se construit à partir d'hypothèses ; il importe une fois le PEB approuvé d'en examiner régulièrement la pertinence.

C'est la raison pour laquelle il incombe à la commission consultative de l'environnement d'évaluer tous les 5 ans au minimum la pertinence des hypothèses ayant servi à l'élaboration du PEB.

1.4.1 Une démarche globale

La révision ou l'élaboration d'un PEB s'appuie sur un autre outil de planification : l'Avant-Projet de Plan de Masse (APPM). Ce plan d'approbation ministérielle définit à long terme l'emprise d'un aéroport, ses principales infrastructures aéronautiques et l'évolution potentielle du trafic.

Non opposable aux tiers il fait cependant l'objet d'une consultation formelle des communes directement concernées par l'activité aéroportuaire.

Ainsi la vision prospective du PEB et les contraintes d'urbanisme qui peuvent en découler ont déjà été esquissées à travers l'APPM.

1.4.2 La procédure administrative de révision du PEB

Elle s'effectue en deux étapes :

- une première étape qui doit aboutir à la production d'un dossier d'Avant Projet de Plan d'Exposition au Bruit (APPEB) et à la décision d'élaboration ou de mise en révision du PEB. Cette première étape se déroule en deux phases :
 - une phase de recueil des hypothèses et d'élaboration de l'APPEB,
 - une phase de consultation préalable de la Commission Consultative de l'Environnement qui donne son avis sur les limites extérieures B et C.
- une deuxième étape consacrée au processus de consultation réglementaire qui doit aboutir à l'approbation du Plan d'Exposition au Bruit. Cette étape se décline en cinq phases successives :
 - la décision préfectorale d'établir ou de réviser le PEB après accord express du ministre chargé de l'Aviation Civile,
 - la consultation des communes et des établissements publics de coopération intercommunale,
 - la consultation de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (pour les aéroports visés au 3 de l'article 226 septies du Code des Douanes) et de la commission consultative de l'environnement,
 - l'enquête publique sur le projet,
 - l'approbation par arrêté préfectoral (après accord du ministre chargé de l'Aviation Civile).

1.5 Historique et contexte d'élaboration du PEB de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse

Depuis sa création en 1949, l'aéroport de Bâle-Mulhouse qui figure dans la liste des 10 principaux aéroports français n'a jamais été doté d'un plan d'exposition au bruit.

A deux reprises, en 1985 puis en 1999, une procédure d'élaboration a été initiée, la seconde ayant été interrompue en raison de la promulgation de la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores aéroportuaires (ACNUSA), et introduisant une modification substantielle dans la configuration d'un PEB, à savoir la création d'une zone D, constructible sous réserve d'isolation phonique. L'application de ces dispositions étant subordonnée à la parution d'un décret et pour éviter d'exposer des populations nouvelles à la gêne sonore à proximité de la plate-forme, le 26 Mai 2001, un arrêté préfectoral portait application anticipée de restrictions d'urbanisme, et ce pour une durée de 2 ans.

Le décret 2002 – 626 du 28 Avril 2002 a permis de relancer la procédure d'élaboration du PEB sur la base du nouvel indice : le Lden.

Une des premières étapes de cette procédure a été marquée par la réunion de la commission consultative de l'environnement du 24 Avril 2003 qui s'est prononcée à la majorité de voix (7 voix pour, 11 abstentions) pour l'indice 65 comme limite de la zone B et pour l'indice 57 comme limite de la zone C.

Suite à cet avis de la Commission Consultative de l'Environnement, M. le Préfet du Haut-Rhin a décidé de retenir ces valeurs d'indice pour le Plan d'Exposition au bruit de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

2 Le plan d'exposition au bruit de Bâle Mulhouse.

2.1 Les hypothèses court terme, moyen terme et long terme du PEB.

Conformément aux dispositions du décret du 26 avril 2002, le plan d'exposition au bruit est bâti à en prenant en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aéroport.

Ainsi, les contours des zones du PEB constituent l'enveloppe des zones de bruit pour le trafic à court terme, celui à moyen terme, et celui à long terme.

Le PEB est construit en fixant l'horizon court terme à l'année 2004 ; ce choix permet de faire coïncider le Plan de Gêne Sonore avec les zones de bruit de l'hypothèse court terme du PEB. En effet, l'année de référence pour le PGS, prévue par les textes, est celle suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le plan de gêne sonore ; or le PGS doit être révisé en 2003.

Ce choix a été fait dans l'esprit des dispositions réglementaires qui instituent un lien entre les valeurs d'indice retenues pour la zone II du PGS et celles retenues pour la zone B du PEB.

Il est cohérent avec la volonté de l'Etat d'élaborer ces deux plans en parallèle, afin de les soumettre dans le même temps à l'avis des collectivités locales, de la Commission Consultative de l'Environnement et de l'ACNUSA.

L'hypothèse moyen terme correspond à un scénario de saturation du système de piste actuel.

L'hypothèse long terme correspond à un scénario de développement du trafic aéroportuaire à un horizon éloigné, basé sur une étude de prévision de trafic réalisée à l'été 2002 pour le compte de l'Aéroport de Bâle Mulhouse (cf. paragraphe 2.3).

2.2 Les hypothèses d'infrastructures.

Les hypothèses relatives à l'infrastructure et au système de pistes sont cohérentes avec les dispositions de l'Avant Projet de Plan de Masse, approuvé par le Ministre des Transports le 30 mai 1997.

Elles prévoient le maintien dans un premier temps du système de piste existant.

Dans l'hypothèse long terme, est prise en compte l'exploitation d'un doublet de piste parallèle : la seconde piste parallèle à la piste existante orientée 157° et 337° a une longueur de 2600 m et est spécialisée à l'atterrissage. (voir également paragraphe 2.3.5).

Par ailleurs, il est prévu, dès l'hypothèse court terme, l'installation d'un ILS en piste 34.

Un ILS, ou Instrument Landing System, est un dispositif radio électrique d'aide à l'atterrissage, guidant les avions dans un plan de descente et en latéral, dans l'axe de la piste.

L'ILS 34, servant aux atterrissages sur la piste principale face au nord, permettra une modification des procédures d'arrivée.

Ce choix vise à une conformité aux recommandations faite en décembre 2001 par l'ACNUSA, Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.

Il est prévu que le projet ILS 34 fasse l'objet d'une consultation publique en 2003 ; il pourrait être mis en œuvre vers la fin de l'année 2004.

En résumé, les hypothèses retenues dans ce domaine sont :

	Court terme, PGS	Moyen terme	Long terme
Système de piste	Doublet sécant, système actuel	Doublet sécant, système actuel	Doublet parallèle
Procédure d'atterrissage en piste 34	ILS	ILS	ILS

2.3 Les hypothèses de volume de trafic.

2.3.1 Le volume de trafic IFR. Les études de prévisions de trafic

Le trafic IFR désigne les avions conduits selon les règles de vols aux instruments.

De façon schématique, le trafic IFR correspond à peu de choses près, sur un aéroport comme Bâle Mulhouse, au trafic commercial¹.

Il regroupe le trafic des lignes régulières et non régulières de passagers, le trafic d'aviation d'affaires, le trafic de fret.

La référence majeure utilisée pour la constitution des hypothèses de trafic est une étude de prévision de trafic, réalisée pour l'Euroairport en juillet 2002 par l'Institut du Transport Aérien (ITA, Paris), intitulée « Prévision de trafic aérien à Bâle Mulhouse, ré estimation pour les années 2010, 2020 et 2030 », dite dans la suite du document « étude ITA 2002 ».

Cette étude est une remise à jour, pour intégrer les derniers développements dans le transport aérien survenus en 2001, d'une étude précédente, datant de 1998, faite par le même bureau et avec la même méthodologie pour Bâle Mulhouse, Genève et Zurich (étude ITA 1998). Cette précédente étude comportait une seule variante.

L'étude ITA 2002 ne traitant pas des prévisions de trafic fret, les références retenues pour ce secteur sont l'étude ITA 1998, et une étude réalisée par l'ITA en 1997, qui comportait davantage de scénarios, notamment les scénarios dit de forte croissance économique, tendanciel, et de repli.

Note importante: Dans ce qui suit, sauf spécifié autrement, les taux de croissance indiqués sont toujours des taux de croissance du nombre de mouvements d'avions, et non du nombre de passagers ou du volume de fret. En effet, ce sont ces données qui sont pertinentes pour le PEB. Un mouvement d'avion est un atterrissage ou un décollage.

2.3.1.1 Court terme.

Le présent jeu d'hypothèses a été constitué à l'automne 2002.

Le trafic passagers, exprimé ici en nombre de mouvements, est bâti sur une hypothèse de baisse de 10% de 2001 à 2002, et de croissance annuelle de 3,9% de 2002 à 2004

Ces hypothèses sont cohérentes avec la variante « reprise différée du trafic et plafonnement des correspondances » de l'étude ITA 2002.

Elles aboutissent à une valeur de 86 500 mouvements, intermédiaire entre celles constatées en 1998 et en 1999.

Le trafic fret est estimé à 4 400 mouvements, soit une baisse de 23% de 2001 à 2002, et une hausse annuelle de 4,3% de 2002 à 2004.

Ces hypothèses sont cohérentes à moyen terme avec la variante « repli » de l'étude ITA 1997.

Elles aboutissent à une valeur intermédiaire entre celles constatées en 1996 et en 1997.

Le trafic de vols d'aviations d'affaires est estimé à 5000 mouvements, soit le niveau constaté en 2001.

¹ Tout le trafic commercial suit les règles de vol aux instruments ; une minorité de vols de loisir ou d'entraînement peut être conduit selon les règles de vol IFR.

2.3.1.2.....Moyen terme.

Le trafic IFR à moyen terme sature le doublet de piste sécant.

Les études de capacité de piste disponibles permettent de retenir, dans une fourchette de valeurs résultant des calculs de capacité, 129 000 mouvements IFR comme une valeur de saturation.

La répartition selon les catégories de trafic est la suivante :

- 116 900 mouvements passagers (cette valeur est intermédiaire entre les prévisions de l'étude ITA 2002, pour le moyen terme, dans la variante « reprise différée du trafic et plafonnement des correspondances », et les prévisions de la même étude à moyen terme dans la variante « reprise du trafic et intensification du hub »,
- 6 100 mouvements de fret, soit la valeur moyen terme du scénario repli de l'étude ITA 1997
- 6 000 mouvements d'aviations d'affaires (ce qui correspond par rapport au court terme, à l'application d'un taux de croissance d'environ 3% sur 6 ans ou 1,8% sur 10 ans)

2.3.1.3.....Long terme.

L'hypothèse long terme correspond à un scénario de développement du trafic aéroportuaire à un horizon éloigné.

A ce titre, la référence utilisée pour le trafic passagers est la prévision de trafic long terme de l'étude ITA 2002.

Cette étude comporte une variante dite « reprise du trafic et intensification du hub », et une variante dite « reprise différée du trafic et plafonnement des correspondances ».

L'hypothèse retenue est celle correspondant à la variante dite « reprise différée du trafic et plafonnement des correspondances », soit 124 700 mouvements.

Le trafic fret pour l'hypothèse long terme est calculé en appliquant le taux de croissance annuelle de 3,2% (taux prévu dans une période décennale moyen à long terme de l'étude ITA 1998) à la valeur prise pour l'hypothèse moyen terme, sur une période de 10 ans ; la valeur retenue est de 8 300 mouvements.

Le trafic d'aviations d'affaires à long terme est fixé à 8000 mouvements (ce qui correspond par rapport au moyen terme, à une croissance d'environ 3% sur 10 ans ou 2% sur 15 ans)

2.3.1.4.....Tableau récapitulatif, trafic IFR.

	Court terme, PGS	Moyen terme	Long terme
Trafic IFR	95 900	129 000	141 000
Trafic IFR passagers	86 500	116 900	124 700
Trafic IFR fret	4 400	6 100	8 300
Trafic IFR affaires	5 000	6 000	8 000

Pour mémoire, le trafic IFR en 2000 était de 109 000 mouvements.

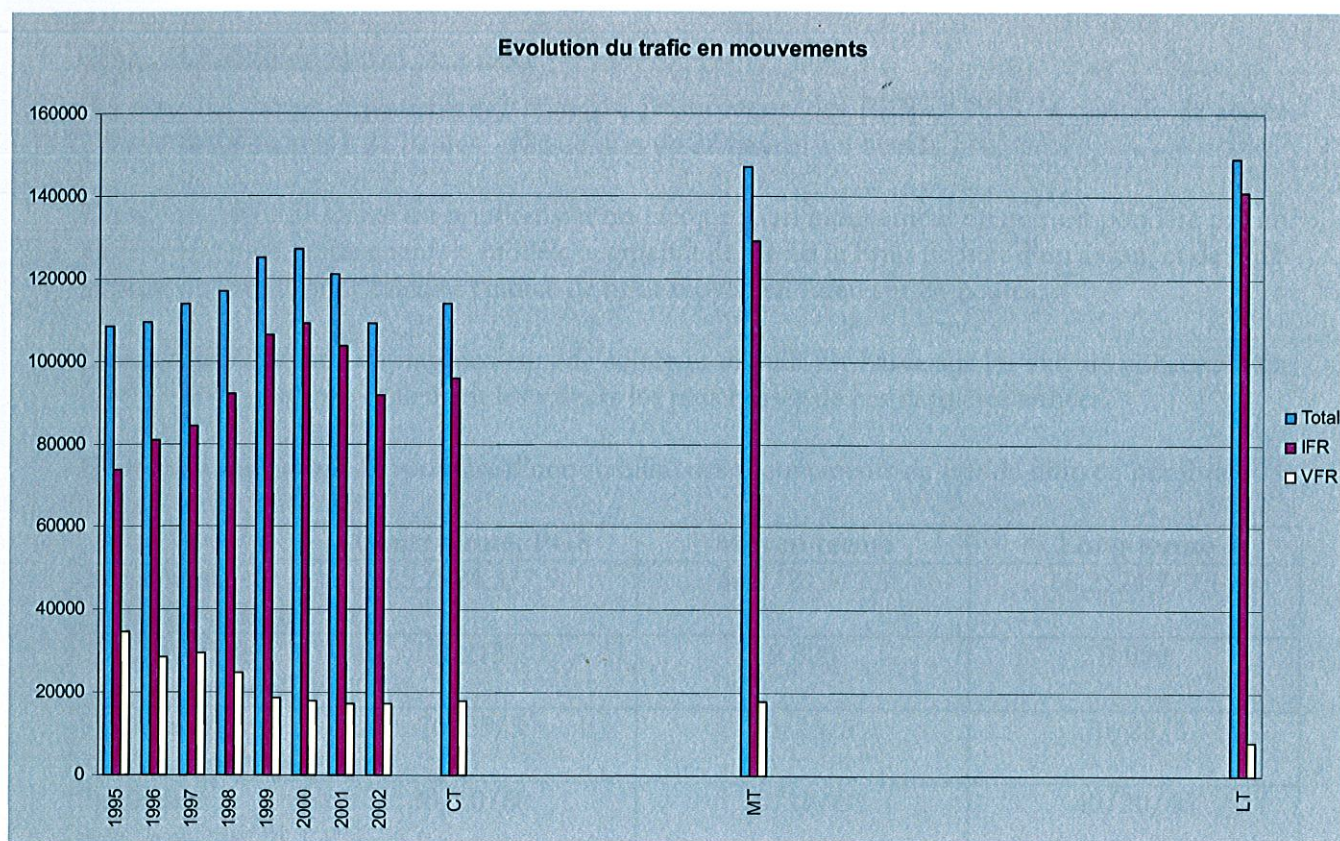


Figure 5 : Hypothèses de volume de trafic.

2.3.2 Le volume de trafic VFR.

Le trafic VFR, c'est à dire évoluant selon les règles de vols à vue, emprunte des circuits tout à fait différents de ceux des vols IFR.

Il correspond généralement aux vols non commerciaux, c'est à dire aux vols privés ou aux vols de formation initiale au pilotage.

Etabli en volume à 70 000 mouvements en 1975, le trafic non commercial s'est réduit à 42 000 mouvements en 1990, 31 000 mouvements en 1998.

Le trafic VFR s'établissait à 19 000 mouvements en 1999, 18 000 en 2000, 17 300 en 2001, et en très légère hausse début 2002.

Pour le PEB, il a été fait l'hypothèse en première approximation d'une stagnation de ce type de trafic à court et moyen terme, et un effondrement à long terme du fait de la non-compatibilité de cette aviation avec un trafic commercial dont le volume devient plus significatif.

	Court terme, PGS	Moyen terme	Long terme
Trafic VFR	18 000	18 000	8 000

2.3.3 Le trafic de nuit et de soirée.

Au sens des textes réglementaires relatifs à l'élaboration des PEB et PGS, la période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures, celle de nuit de 22 heures à 6 heures.

Un mouvement de soirée est pondéré par un facteur 5, un mouvement de nuit est pondéré par un facteur 10 : plus précisément, le modèle augmente de 10 dB le bruit de nuit d'un avion, et de 5 dB le bruit de soirée, pour calculer l'indice de bruit moyen en Lden sur 24 heures.

L'estimation des taux de mouvements de soirée et de nuit est basée sur les valeurs constatées en 2001 et 2002, qui sont également les valeurs les plus basses de ces dernières années.

Il est fait à long terme l'hypothèse d'une stabilité des mouvements de fret de nuit, en nombre.

	Court terme, PGS	Moyen terme	Long terme
Trafic total jour/soir/nuit %	68,2/24,3/7,5	68,2/24,3/7,5	68,2/24,7/7,1
Trafic total de nuit en nombre	7 215	9 800	9 990
Trafic passager jour/soir/nuit %	70/25/5	70/25/5	70/25/5
Trafic fret jour/soir/nuit %	30/10/60	30/10/60	40/20/40

Il est à noter qu'en 1999, avec 9460 mouvements, le trafic IFR de nuit représentait 8,9% du trafic total.

Par ailleurs, le modèle tient compte d'un moindre pourcentage (10%) des mouvements de fret tout cargo de nuit, que des mouvements de fret express, faits avec des avions moins lourds.

Il tient également compte du fait que la piste 26, et la piste 34 à l'atterrissage sont moins utilisées de nuit, alors que la piste 34 au décollage et la piste 16 à l'atterrissage ont un taux d'utilisation de nuit supérieur au taux d'utilisation de jour.

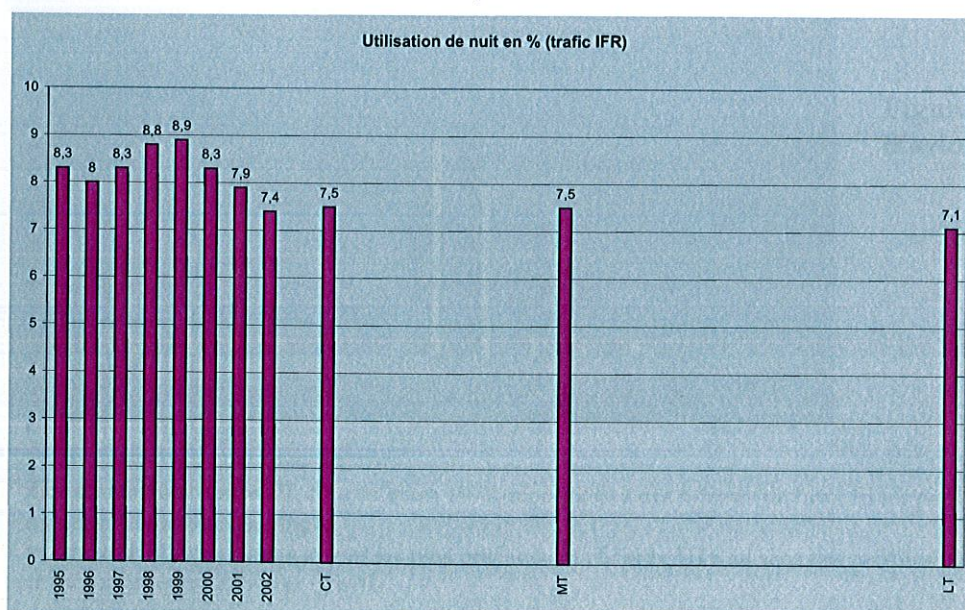


Figure 6 : Hypothèses PEB relatives au trafic de nuit.

2.4 Les hypothèses de répartition par type d'avions.

La répartition par type d'avions est fondée sur les valeurs observées et sur les prévisions de l'étude ITA 1998 relative à la répartition des vols commerciaux passagers en segments « avions régionaux- avions à fuselage standard- avions à fuselage large, ou gros porteurs ».

Les hypothèses intègrent une réduction forte à moyen terme des avions les plus bruyants² du chapitre III, des avions de type MD 83, et leur disparition à long terme.

Le remplacement de l'A310 par un avion du type B757 à long terme constitue également un élément de modélisation de la modernisation des flottes et de la réduction de leur niveau de bruit. Il est également fait l'hypothèse, dans la catégorie des avions régionaux, d'une augmentation progressive des avions à réactions par rapport aux turbo-propulseurs à hélices.

Les jets régionaux modernes peuvent être moins gênants que ces derniers, en termes de nuisances sonores.

Catégorie d'avions	Avions types modélisant cette catégorie	Court terme, PGS	Moyen terme	Long terme
Aviation d'affaires	Challenger 550 Beechcraft 90	5,2%	4,7%	5,7%
Avions régionaux, turbo propulseurs	Saab 340 Saab 2000 Fokker 27 (fret)	43,2%	38,3%	29,2%
Avions régionaux, jets	Embraer 145	28%	27,7%	31,9%
Avions moyens porteurs	Boeing 737 MD 80 757 (fret) 727-200 ³	22%	24,6%	30,2%
Avions moyens gros porteurs	A 310, 767 B 747	1,6%	5,7%	3 ⁴ %

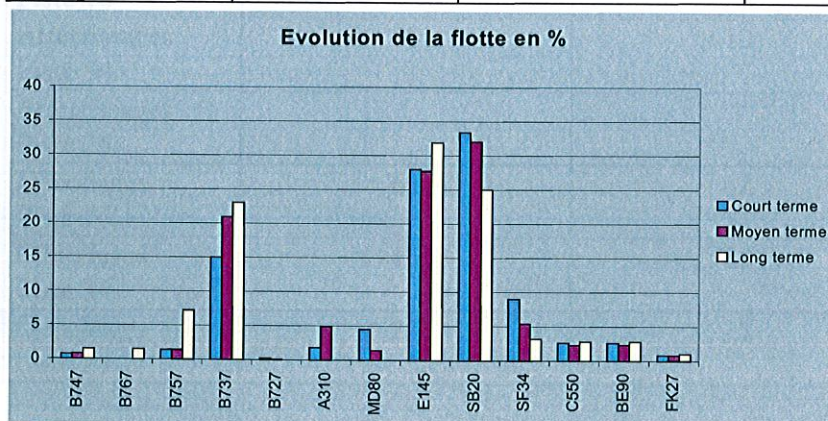


Figure 7 : Répartition par type d'avions, hypothèses PEB.

² Les avions du chapitre III, conçus après 1977, répondent à des normes de bruit fixées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

On entend ici l'expression « avions les plus bruyants du chapitre III » au sens des mesures de restrictions en vigueur sur l'aéroport entre 22h00 et 06h00.

Ce sont les avions qui ne garantissent pas une marge d'au moins 5 dB de mieux que les exigences de la norme. Cette marge est calculée sur la somme de trois valeurs de bruit définies lors de la certification de l'avion.

³ Pour cette catégorie d'avions bruyants : 2/1000 à court terme, moins de 1/1000 à moyen terme, 0 à long terme.

⁴ Le remplacement dans le modèle de l'A310 par un avion de type B757 explique cette diminution.

2.5 Les hypothèses de répartition par piste.

2.5.1 La répartition du trafic IFR.

Les hypothèses relatives au nombre d'envol et d'atterrissage sur chaque piste⁵ sont cohérentes avec les hypothèses d'infrastructures (voir paragraphe 2.2) ; elles sont bâties également en fonction des valeurs constatées, et des recommandations formulées par l'ACNUSA en décembre 2001.

Ainsi, à court et moyen terme, au décollage, la piste 26 est utilisée à 25% ; la piste 34 est utilisée au décollage en même temps que pour les atterrissages, mais aussi de façon préférentielle après 23 heures, lorsque le trafic à l'atterrissage devient quasi nul.

A long terme, avec un volume de trafic plus important, le fait d'avoir sur une période de temps dans la journée, voire pour des vols déterminés, la possibilité de gérer un décollage dans le sens contraire de celui choisi pour les atterrissages, disparaît.

Le pourcentage de décollage 34 devient égal au pourcentage d'atterrissage 34.

A long terme, le scénario d'infrastructures retenu, (c.f. §2.2) est le doublet parallèle, c'est à dire un système de piste dans lequel une deuxième piste, parallèle à la piste principale, a été construite. Ce scénario est conforme aux dispositions de l'Avant Projet de Plan de Masse, approuvée par le Ministre des Transports le 30 mai 1997.

L'APPM prévoit la non-utilisation simultanée du doublet parallèle et de la piste sécante. Même si l'on ne peut exclure dans certaines cas de figure, le maintien partiel du fonctionnement en doublet sécant, le scénario long terme modélise une situation type d'utilisation maximale des deux pistes parallèles ; ceci est cohérent avec l'objet du PEB qui est d'éviter l'urbanisation de zones touchées dans le futur par un certain niveau de nuisances sonores.

%	Court terme, PGS	Moyen terme	Long terme
Atterrissages Piste 16	89	89	89
Atterrissages Piste 34	10	10	10
Atterrissages Piste 26	1	1	1
Décollages Piste 16	62	62	89
Décollages Piste 34	13	13	10
Décollages Piste 26	25	25	1

⁵ La piste est nommée en fonction du sens d'utilisation ; ainsi la piste 16 est celle où les avions sont au cap 160° . C'est donc la piste principale de 3 900 m utilisée du nord vers le sud.

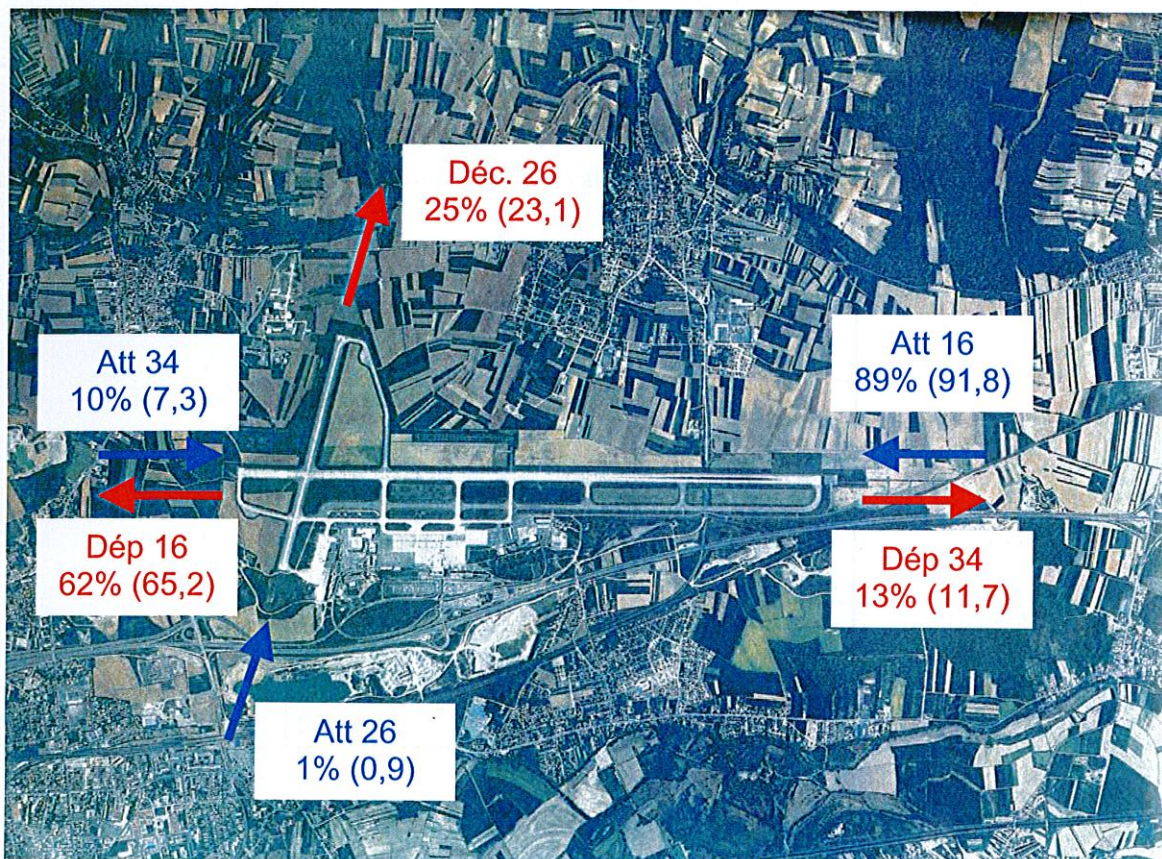


Figure 8 : Utilisation des pistes à court et moyen terme, trafic IFR. Hypothèses PEB (entre parenthèses, valeurs 2002).

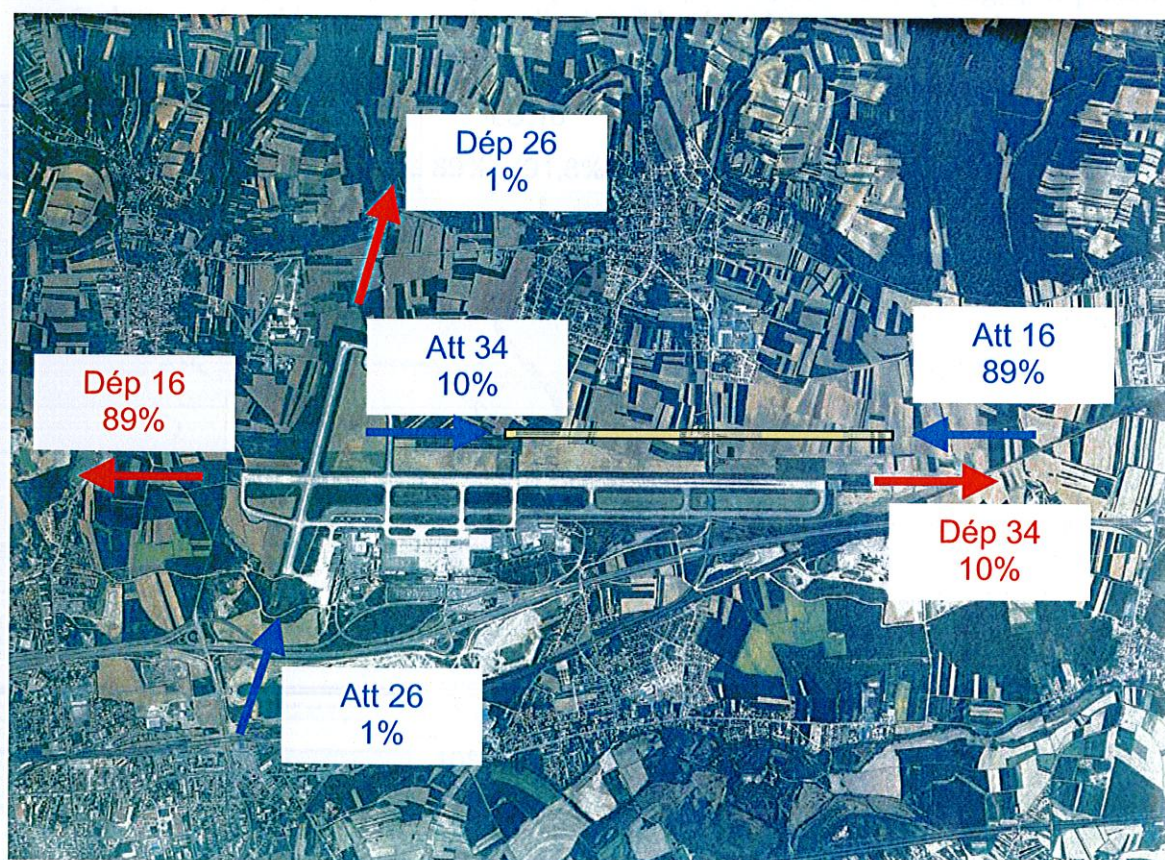


Figure 9 : Utilisation des pistes à long terme, trafic IFR. Hypothèses PEB.

2.5.2 La répartition du trafic VFR.

Les hypothèses de répartition du trafic VFR sur les différentes pistes sont identiques à court, moyen, et long terme, et sont conformes aux valeurs constatées en 2002.

%	Trafic VFR
Atterrissages Piste 16	82
Atterrissages Piste 34	9,6
Atterrissages Piste 26	8,4
Décollages Piste 16	85,8
Décollages Piste 34	10,7
Décollages Piste 26	3,5

2.6 Les hypothèses de répartition par procédures.

2.6.1 La répartition par procédures d'arrivée.

Compte tenu des hypothèses relatives à la procédure d'atterrissage en piste 34 (cf. § 2.2), des hypothèses de taux d'utilisation des pistes pour les vols IFR, décrites au paragraphe précédent, il en résulte une répartition par procédure d'arrivée identique à court, moyen et long terme, tel que représentée par la figure ci dessous.

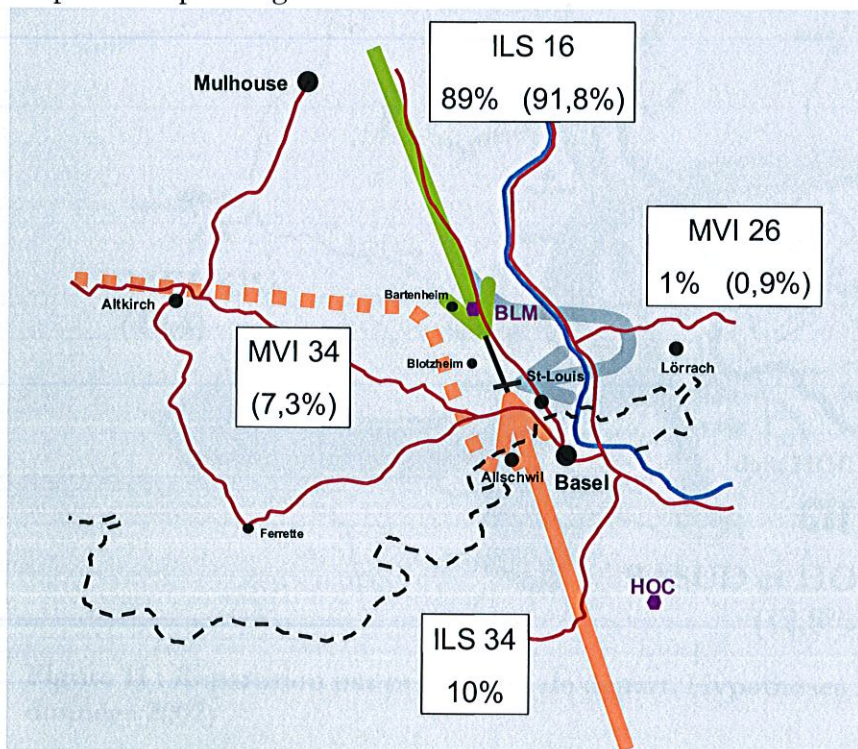


Figure 10 : Répartition par procédures d'arrivée. Hypothèses PEB (entre parenthèses, données 2002) .

2.6.2 La répartition par procédures de départ.

La répartition par procédure de départs est conforme aux valeurs observées ces deux dernières années, corrigées par la prise en compte de la recommandation de l'ACNUSA relative à un report vers le sud d'une partie des départs qui partent vers le nord est.

Ce report dans les modèles se fait via Hochwald, en piste 34 lorsque cette piste est en service, en piste 16 principalement et en piste 26 de façon minoritaire (moins de 10%) lorsque la piste 16 est en service à l'atterrissage.

Une partie minoritaire, comme aujourd'hui, des départs Hochwald se fait via la procédure HOC C qui démarre par un virage à droite au point BS.

Faute d'éléments d'appréciation permettant de faire l'hypothèse de variation dans le temps des répartitions des départs par procédures, ces répartitions sont les mêmes pour les trois scénarios.

	Court terme	Moyen terme	Long terme
Point de sortie nord, GTQ, STR	8	8	8
Point de sortie est, ELBEG	29	29	29
Point de sortie sud BASUD	5	5	5
Point de sortie sud, HOCHWALD	17	17	17
dont HOC direct,	9	9	10,2 ⁶
Point de sortie ouest, LUMEL	41	41	41

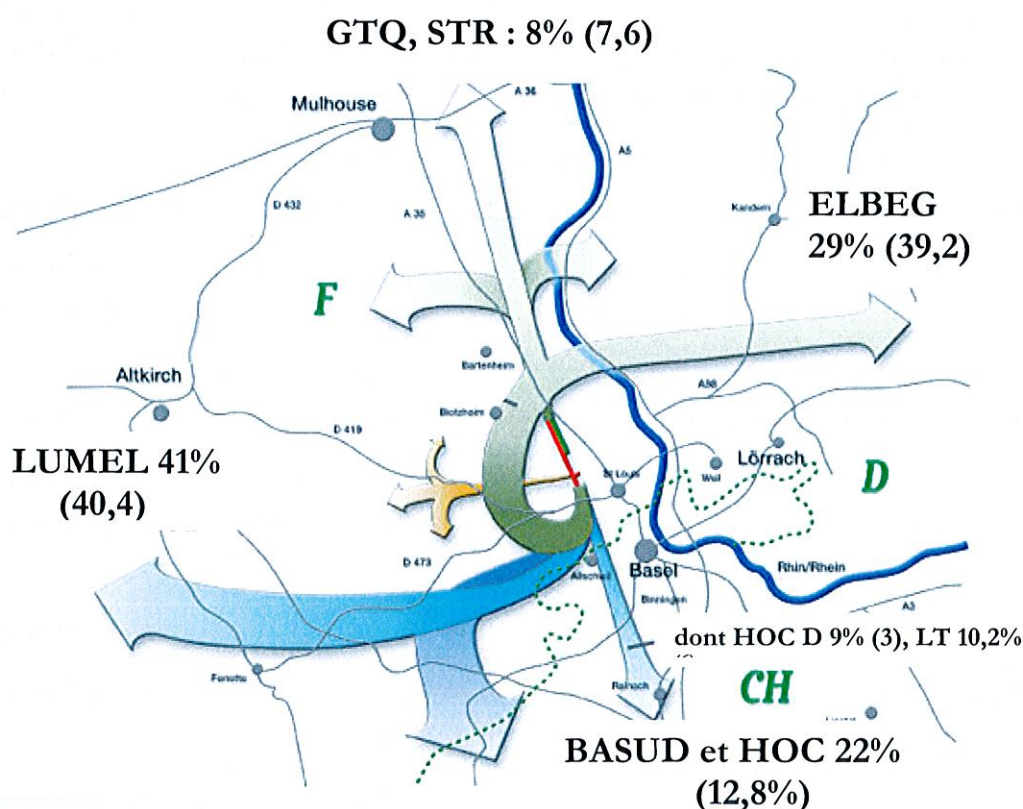


Figure 11 : Répartition par procédures de départ. Hypothèses PEB (entre parenthèses, données 2002) .

⁶ La différence par rapport au court et au moyen terme est l'effet d'une moindre utilisation des pistes 26 et 34 au décollage, la procédure HOC direct étant propre à la piste 16.

2.7 Tableau récapitulatif des principales hypothèses.

	Court terme, PGS	Moyen terme	Long terme
Système de piste	Doublet sécant	Doublet sécant	Doublet parallèle
Trafic IFR	95 900	129 000	141 000
Trafic VFR	18 000	18 000	8 000
Trafic jour/soir/nuit %	68,2/24,3/7,5	68,2/24,3/7,5	68,2/24,7/7,1
Aviations d'affaires %	5,2%	4,7%	5,7%
Avions régionaux, turbo propulseurs %	43,2%	38,3%	29,2%
Avions régionaux, jets %	28%	27,7%	31,9%
Avions moyens porteurs %	22%	24,6%	30,2%
Avions gros porteurs %	1,6%	5,7%	3%
Piste 16 (Att/Déc) %	89/62	89/62	89/89
Piste 34 (Att/Déc) %	10/13	10/13	10/10
Piste 26 (Att/Déc) %	1/25	1/25	1/1
Décollages GTQ, STR %	8	8	8
Décollages ELBEG %	29	29	29
Décollages BASUD %	5	5	5
Décollages HOC %	17	17	17
Décollages LUMEL %	41	41	41

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DES PROCEDURES PUBLIQUES
BUREAU DES ENQUETES PUBLIQUES ET DES
INSTALLATIONS CLASSEES

AD

ARRETE

n° 2011-1315 du 11 MAI 2011 portant

approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport de
Bâle-Mulhouse et mise à jour du rapport de présentation du plan d'exposition au bruit

LE PREFET DU HAUT-RHIN

**Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

- VU** la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment son article R147-5-1 ;
- VU** l'article 9 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- VU** l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- VU** l'arrêté ministériel du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R147-5-1 du code de l'urbanisme ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 25 octobre 2004 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 2007-180-10 du 29 juin 2007 portant approbation de la carte de bruit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et mise à jour du rapport de présentation du Plan d'exposition au bruit ;

VU les résultats de la mise à disposition du public du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ;

SUR la proposition du Secrétaire Général de la préfecture du Haut-Rhin

ARRETE

ARTICLE 1^{er}

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse annexé au présent arrêté est adopté.

ARTICLE 2

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est annexé au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, par la procédure de mise à jour.

ARTICLE 3

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, ainsi qu'une note exposant les résultats de la consultation sont disponibles à la Préfecture du Haut-Rhin – Bureau des enquêtes publiques et installations classées. Ces documents sont également mis en ligne sur le site internet de la préfecture : www.haut-rhin.gouv.fr

ARTICLE 4

Le présent arrêté sera transmis pour information aux maires des communes de Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Dietwiller, Geispitzen, Hegenheim, Hésingue, Saint-Louis, Schlierbach et Sierentz.

ARTICLE 5

Le présent arrêté sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture du Haut-Rhin.

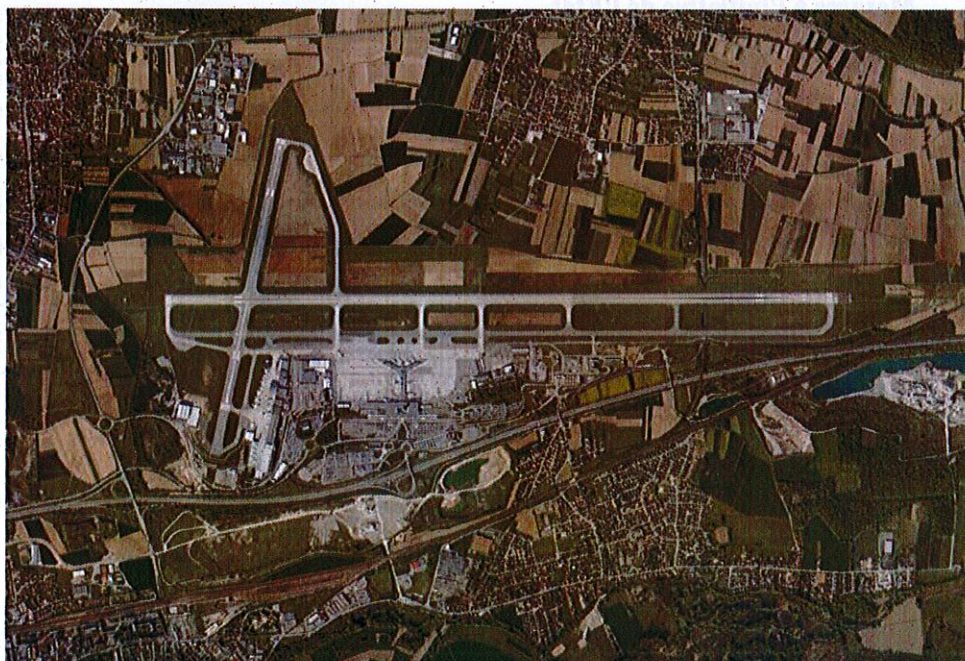
ARTICLE 6

Le Secrétaire Général de la préfecture du Haut-Rhin et le Directeur de l'Aviation civile nord-est sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Colmar, le : 11 MAI 2011
Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général,

Stéphane GUYON

Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Bâle- Mulhouse



Sommaire

<i>Textes de références.....</i>	<i>4</i>
1. La cartographie du bruit	5
1.1. présentation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse	5
1.2. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit.....	5
1.3. Zones calmes	6
2. Mesures prises au cours des 10 dernières années en vue de réduire le bruit dans l'environnement.....	7
2.1. Mesures à l'initiative de l'Etat	7
2.2. Mesures à l'initiative de l'EuroAirport.....	10
2.3. Instances de concertation.....	12
3. Mesures prévues visant à réduire le bruit dans l'environnement.....	14
3.1. Mesures à l'initiative de l'Etat	14
3.2. Mesures à l'initiative de l'EuroAirport.....	16
4. Suivi de la mise en œuvre des actions.....	18
5. Synthèse des actions	18
6. Annexes.....	19
6.1. Accords des autorités ou organismes compétents pour décider de mettre en œuvre les mesures prévues.....	19
6.2. Cartographie du bruit.....	19

Introduction

La réglementation européenne dans sa directive 2002 / 49 /CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement, codifiée au Code de l'Environnement dans les articles L.572-1 à L.572-11 prévoit que chaque Etat élabore pour chacun de ses aérodromes civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements (à l'exception des mouvements exclusivement effectués à des fins d'entraînement sur des avions légers) un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. (PPBE)

L'objectif de ce plan est de prévenir les effets du bruit et de réduire si nécessaire les niveaux de bruit produits par le trafic aérien, d'évaluer le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et de recenser les différentes mesures prévues pour lutter contre ces nuisances.

Le Préfet du Haut-Rhin, conformément à la réglementation, doit établir le PPBE de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à partir de la carte stratégique de bruit réalisée pour l'aérodrome et approuvée par arrêté préfectoral le 30 juin 2007.

Ce plan est établi pour la période 2010 – 2014.

Il doit être réexaminé tous les cinq ans ou en cas d'augmentation significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes de bruit.

Ce plan a fait l'objet d'une consultation du public pendant deux mois à l'issue de laquelle il a été amendé.

Le PPBE est arrêté par le Préfet du Haut-Rhin et est publié par voie électronique.

Textes de références

- Directive 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- Code de l'environnement articles R.572-1 à R.572-11 ;
- Code de l'urbanisme article R.147-5-1 ;
- Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme ;
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Arrêté préfectoral du 29 juin 2007 portant approbation de la carte de bruit de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse et mise à jour du rapport de présentation du plan d'exposition au bruit ;

1. La cartographie du bruit

1.1. présentation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est situé à 25 kilomètres au sud-est de Mulhouse et 3 kilomètres au nord de l'agglomération bâloise, à 4 kilomètres de la frontière allemande et 3 kilomètres de la frontière suisse. Implantées entièrement sur le territoire français sur les communes de Blotzheim, Hémingue et Saint-Louis, les installations aéroportuaires se développent sur une emprise de 535 hectares environ.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse se distingue par son statut binational unique au monde.

Son exploitation est régie par une Convention franco-suisse signée à Berne le 4 juillet 1949. L'aéroport est administré par un conseil d'administration composé de façon paritaire de membres français et suisses. Le Conseil d'administration définit la politique générale de l'aéroport qui est mise en œuvre par les différents services de la direction de l'aéroport.

Bien que l'aéroport soit situé entièrement sur le territoire français, les droits de trafic sont toutefois accordés par chacun des deux Etats pour les vols en provenance ou à destination de leurs territoires respectifs.

En 2010, le trafic aérien total de l'aéroport représente 77 152 mouvements, en hausse de 2,9 % par rapport à 2009.

Le trafic passager, quant à lui, est de l'ordre de 4 129 052, en hausse de près de 7,1 % par rapport à 2009.

Les infrastructures aéroportuaires se composent de deux pistes béton :

- La piste principale 15/33 orientée nord sud de 3900 m de longueur utilisée par 95,9 % des aéronefs desservant l'aéroport en 2009.
- La piste secondaire 08/26 orientée est-ouest de 1820 m de longueur utilisée par 4,1 % des aéronefs desservant l'aéroport en 2009.

1.2. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit

L'analyse de la cartographie du bruit a consisté en un décompte estimé des personnes vivant dans des bâtiments d'habitation, un recensement du nombre d'établissements d'enseignement et de santé dans les zones exposées à une valeur de l'indice Lden supérieure ou égale à Lden 55. Ces différents décomptes ont porté sur le territoire français.

- Pour le scénario de référence (année 2005) :

Il a été estimé que 743 personnes vivaient dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55.

En revanche aucun établissement d'enseignement ou de santé n'est recensé.

Sont en partie concernées les communes de Bartenheim, Blotzheim, Hémingue et Saint-Louis.

Aucune commune n'est concernée sur le territoire suisse.

- Pour le scénario long terme (horizon long terme 2020 du plan d'exposition au bruit):

Il a été estimé que 3426 personnes vivraient dans des habitations soumises à un niveau Lden supérieur ou égal à 55 si aucune mesure n'était prise.

4 établissements d'enseignement seraient recensés, mais aucun établissement de santé.

Seraient en partie concernées les communes de Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Hémingue, Saint-Louis, Sierentz et Wentzwiller s'agissant du territoire français.

Les communes de Allschwill, Bâle et Schönenbuch seraient en partie concernées sur le territoire suisse.

Les résultats détaillés des décomptes figurent dans la notice explicative faisant partie intégrante de la carte de bruit.

1.3. Zones calmes

Les trajectoires suivies par les aéronefs ne peuvent être assimilées à un système filaire suivi dans tous les cas à l'image du trafic ferroviaire. L'analyse des trajectoires montre qu'il existe une dispersion normale des trajectoires par rapport au trait théorique.

Ce phénomène ne découle ni d'un défaut dans le suivi de la procédure, ni du résultat d'une action des services de contrôle. Il peut entraîner des survols potentiels sur des zones géographiques étendues autour de l'aéroport qui sont ainsi soumises au bruit.

Il n'a pas été créé de zones calmes au sens de l'article L.572-6 du code de l'environnement, la Réserve naturelle de la Petite Camargue alsacienne faisant l'objet d'une protection particulière. (Décret no 2006-928 du 27 juillet 2006 portant création de la nouvelle réserve naturelle nationale de la Petite Camargue alsacienne).

2. Mesures prises au cours des 10 dernières années en vue de réduire le bruit dans l'environnement

Différentes mesures ont été prises tant par la DGAC que par l'EuroAirport en vue de limiter la gêne sonore ressentie par les riverains.

2.1. Mesures à l'initiative de l'Etat

- **Etablissement du plan d'exposition au bruit (PEB)**

Le plan d'exposition au bruit a été approuvé par arrêté préfectoral le 25 octobre 2004. Il constitue un instrument destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation autour de l'aéroport en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage de l'aéroport.

Le PEB est un instrument de planification qui s'inscrit dans le long terme. Il contribue non seulement au nécessaire équilibre entre respect de l'environnement et transport aérien, mais il participe également d'une démarche de développement durable pour une utilisation maîtrisée du foncier.

Les dispositions du PEB s'appliquent uniquement sur le territoire français.

- **Etablissement du plan de gêne sonore (PGS)**

Le plan de gêne sonore a été approuvé par arrêté préfectoral le 30 décembre 2003. Il est institué afin de définir les riverains pouvant prétendre, de la part de l'EuroAirport, à une contribution financière aux dépenses engagées pour atténuer les nuisances sonores d'origine aéronautique.

Contrairement au PEB, le PGS n'a aucun impact sur l'utilisation des sols.

Seuls les logements sur le territoire français situés dans les zones du PGS peuvent bénéficier du système d'aide.

La possibilité d'étendre aux communes suisses les bénéfices du PGS a été envisagée à la condition que des dispositions visant à encadrer l'utilisation des sols soient prises en contrepartie.

Les communes suisses n'ayant pas souhaité limiter les droits à construire, le dispositif du PGS n'a pas été étendu.

Considérant que le PGS approuvé ne prenait pas suffisamment en compte la réalité de la gêne, notamment sur la commune de Bartenheim, une association de riverains a introduit un recours en annulation.

Le Tribunal Administratif a annulé le PGS en date du 27 mars 2008. S'il a annulé le PGS, le Tribunal Administratif n'a cependant pas remis en cause la méthodologie adoptée pour établir le plan, il l'a corrigée pour qu'il soit répondu à la fois aux exigences de la loi et aux impératifs de la règle.

Le PGS élaboré par les services de l'Aviation civile a été approuvé le 23 décembre 2008 par le Préfet du Haut-Rhin.

- **Arrêté ministériel introduisant des mesures de restriction d'exploitation**

Différentes mesures de restrictions d'exploitation ont été décidées par le Conseil d'administration de l'EuroAirport, mais dans la mesure où leur non respect ne pouvait faire l'objet de sanctions, celles-ci ont été formalisées réglementairement dans l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Cet arrêté qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004 comporte notamment les dispositions suivantes :

- tous les décollages sont interdits entre 0h et 6 h ;
- tous les atterrissages sont interdits entre 0h et 5h ;
- les mouvements des aéronefs dits du chapitre III les plus bruyants sont interdits entre 22h et 6h ;
- les mouvements des aéronefs du chapitre II sont interdits ;
- les vols d'aviation générale sont interdits entre 22h et 6h ;
- les vols d'entraînement sont interdits entre 20h et 8h du lundi au vendredi, ainsi que le samedi avant 8h et après 12 h et toute la journée le dimanche ;
- les essais de moteurs sont interdits entre 22h et 6h ainsi que le dimanche sauf s'ils sont effectués à l'intérieur d'une enceinte permettant de réduire le bruit appelée « silencer »

L'arrêté prévoit également que les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.

■ **Contrôles et sanctions en cas de non respect de la réglementation**

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté portant restrictions d'exploitation, 49 sanctions ont été prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) pour un montant de 203 250 euros.

■ **Différentes consignes d'exploitation des pistes sont portées à la connaissance des équipages par la voie de publication d'information aéronautique**

Les trouées d'envol nord et ouest étant faiblement urbanisées, il est recommandé

- d'utiliser de façon préférentielle la piste 26 au décollage lorsque les performances des aéronefs et les conditions opérationnelles du moment le permettent ;
- d'utiliser de façon préférentielle la piste 33 au décollage de nuit lorsque les conditions opérationnelles le permettent.

S'agissant des procédures de départs dits « directs » vers le sud dont la trajectoire se situe dans le prolongement de l'axe de piste conduisant au survol de la ville de Bâle, leur utilisation est restreinte. Elles ne sont utilisables qu'entre 7h et 22h et uniquement par les aéronefs présentant un niveau de bruit au survol inférieur à 89 EPNdB.

■ **Décollage systématique du seuil de la piste 15 entre 22h et 7h**

Depuis le 28 mars 2003, entre 22h et 7 h, les décollages vers le sud depuis la piste 15 s'effectuent systématiquement depuis le seuil de piste permettant ainsi de réduire l'impact sonore ressenti au sol du fait d'une hauteur de survol plus importante.

Cette mesure n'a pas été étendue au seuil de piste 33 en raison de la proximité des habitations qui auraient eu à subir un bruit important lors de la mise en puissance des moteurs.

■ **Modification des cheminements VFR au dessus de la Petite Camargue**

Le tracé de la branche vent arrière du circuit parallèle à la piste principale utilisé par les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue VFR a été adapté afin d'éviter le survol d'un étang faisant partie de la réserve naturelle de la Petite Camargue Alsacienne.

- **Modification des procédures de décollage**

- Procédure de décollage direct vers sud

Parmi les procédures de décollages constituant le dispositif de circulation aérienne de l'aéroport de Bâle-Mulhouse permettant aux aéronefs de rejoindre le réseau des routes aériennes depuis la piste, l'utilisation de la procédure de départ vers le point « ELBEG » constitue l'un des sujets récurrents de récrimination de la part des riverains.

La procédure de départ vers le point « ELBEG » se caractérise par un virage continu d'un secteur angulaire de 270° s'amorçant peu après le décollage et aboutissant à la verticale du point ELBEG. Elle conduit au survol de la campagne alsacienne, dans une moindre mesure au survol d'une partie du territoire suisse, et au survol du territoire allemand.

Afin de diminuer le nombre d'avions utilisant la procédure dite boucle ELBEG et réduire ainsi les nuisances sur les communes allemandes et alsaciennes, une nouvelle procédure de décollage dite directe vers le point BASUD a été mise en service le 15 mai 2003 en réponse à une recommandation de l'ACNUSA qui préconisait qu'une partie du trafic utilisant la boucle ELBEG soit reportée sur une procédure d'envol dans l'axe de piste pour mieux répartir les nuisances..

- Procédure de décollage vers le nord-est :

Le point de virage de la procédure de décollage vers le nord-est a été déplacé plus vers le nord afin d'éviter le survol de la commune de Kembs.

La nouvelle procédure a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique le 9 décembre 2005.

- **Réalisation et publication d'une carte destinée à encadrer l'exécution des approches à vue vers la piste 15**

Les approches à vue sont des procédures d'atterrissages particulières qui permettent à un aéronef d'atterrir sans suivre la procédure standard d'approche aux instruments. Elles s'effectuent par repérage visuel du sol et c'est l'équipage qui gère la trajectoire suivie par son avion.

Si elles permettent d'éviter les manœuvres d'attente en cas de fort trafic à l'arrivée et de réduire le temps de vol nécessaire à l'atterrissage, diminuant de ce fait la consommation de carburant et les émissions gazeuses, elles peuvent néanmoins conduire à des survols à relativement basse altitude, mais réglementaires.

Afin d'éviter le survol à relativement basse altitude de zones habitées, la DGAC a publié une carte spécifique destinée aux équipages encadrant l'exécution des approches à vue vers la piste 15. Cette carte prévoit que les avions effectuant une approche à vue soient alignés au plus tard avant le survol de la balise BN située au nord de l'aéroport à proximité de la commune de Sierentz.

- **Mise en œuvre de la procédure ILS 33 et cadre pour son utilisation**

Après une large concertation menée notamment auprès des autorités et populations suisses, l'ILS 33 (Instrument Landing System) a été mis en service le 20 décembre 2007. Cet outil d'aide à l'atterrissage permet dorénavant, un guidage très précis des appareils en phase d'approche, ce qui constitue un incontestable gage de sécurité.

Ce dispositif remplace la procédure d'atterrissage en piste 33 appelée manœuvre à vue imposée (MVI 33) qui conduisait à des survols de communes à des altitudes relativement basses. La procédure MVI 33 devient une procédure de remplacement en cas d'indisponibilité de la procédure ILS 33.

L'utilisation de cette nouvelle procédure a entraîné une modification significative des trajectoires, puisque l'alignement sur l'axe de descente s'effectue à une distance éloignée de l'aéroport.

Le Jura suisse et la région de Bâle, jusque là épargnés, sont à présent survolés.

Afin de réduire l'impact sur l'environnement de cette modification, la DGAC et son homologue suisse l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) ont signé le 10 février 2006 un accord portant sur les modalités d'utilisation des pistes et de suivi de l'utilisation de la piste 33 à l'atterrissage. Cet accord prévoit que la piste 15 ne peut plus être utilisée à l'atterrissage dès lors que la composante de vent arrière est supérieure à 5 nœuds (9 km/h).

Par ailleurs, un seuil décalé d'une longueur de 1120 mètres vers le nord a été retenu alors qu'une longueur de seulement 600 mètres aurait suffi pour satisfaire aux exigences techniques et aux contraintes de franchissement du relief ; cette caractéristique entraîne une augmentation de la hauteur de survol à l'atterrissage de près de 70 mètres.

- **Relèvement de l'altitude des avions à l'arrivée vers la piste 15**

Les aéronefs se dirigeant vers l'aéroport de Bâle-Mulhouse amorçaient leur atterrissage vers la piste 15 à une altitude de 850 m ou 1150 m selon que la base de Colmar Meyenheim était en activité ou non. En effet, lorsque les espaces aériens rattachés à la base aérienne de Colmar-Meyenheim étaient utilisés pour les besoins des vols militaires, l'espace aérien rattaché à l'aéroport de Bâle-Mulhouse était plus restreint imposant ainsi le début de la descente finale à une altitude de 850 mètres. A l'inverse, en l'absence de vols militaires dans l'espace aérien autour de la base de Colmar-Meyenheim, les vols à destination de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pouvaient évoluer dans un espace aérien plus grand permettant de faire débiter l'approche finale à une altitude de 1150 mètres.

Depuis l'arrêt des activités aériennes militaires s'effectuant depuis la base de Colmar-Meyenheim, l'exécution de l'atterrissage final à une altitude de 1150 mètres se fait de manière quasi systématique sauf cas d'espèce.

2.2. Mesures à l'initiative de l'EuroAirport

- **Aide à l'insonorisation**

L'EuroAirport contribue aux dépenses engagées par les riverains de l'aéroport pour la mise en oeuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores. Cette contribution est financée par les ressources perçues au titre de la redevance bruit. S'agissant de l'EuroAirport, conformément à l'article 12 des statuts annexés à la convention franco-suisse, le montant de cette taxe est fixé par le Conseil d'administration.

Au titre du PGS approuvé le 30 décembre 2003, 133 dossiers ont été instruits, représentant un montant de 1 832 440 € d'aides attribuées.

Il convient de noter que l'EuroAirport, afin de ne pas pénaliser les riverains, finance sur ses propres fonds le montant des aides versées étant donné que le produit de la redevance bruit n'est pas suffisant pour couvrir la totalité du montant des aides attribuées.

- **Mesures de restrictions d'exploitation**

En plus des mesures de restrictions d'exploitation décidées par le Conseil d'administration de l'EuroAirport intégrées dans l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restrictions d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, le Conseil d'administration de l'EuroAirport a décidé des mesures de restrictions complémentaires concernant les avions opérant des vols non réguliers (charter). Les mouvements des aéronefs effectuant ces vols sont interdits entre 23h et 6h.

- **Système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires CIEMAS**

Le système CIEMAS permet d'analyser les mesures de bruit effectuées par les différentes stations de mesures et de traiter les données radars mises à disposition par la DGAC.

En complément du réseau de 6 stations fixes de mesure du bruit, 4 stations semi-mobiles et 3 stations mobiles de mesure de bruit sont mises en place pour des études spécifiques menées par l'aéroport et à la demande des communes riveraines, pour des campagnes de mesure à durée restreinte.

Le système CIEMAS a été entièrement renouvelé en 2007 et est en cours d'homologation par l'Autorité de Contrôle de Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA).

- **Politique tarifaire**

L'EuroAirport perçoit des redevances aériennes votées par son Conseil d'Administration, parmi lesquelles la redevance bruit. Le calcul du montant de ces redevances tient compte de la masse de l'aéronef, mais aussi de la catégorie de bruit des aéronefs selon un classement dont les modalités de classement en cinq groupes acoustiques sont fixées par arrêté.

- **Allongement de la piste est-ouest**

Afin de diminuer la proportion des décollages depuis la piste 15, la piste secondaire est-ouest, qui présente une trouée d'envol faiblement urbanisée a été rallongée de 220 m en 2001 afin de permettre à un plus grand nombre d'aéronefs régionaux de l'emprunter au décollage vers l'ouest. En conséquence le taux d'utilisation a augmenté en passant d'environ 3% avant 2001 à 23% en 2002.

Le taux d'utilisation de la piste 26 a ensuite fortement diminué suite à la faillite de la société SWISSAIR, entraînant la disparition des avions plus petits (Saab 340, Saab 2000, Embraer 145) principalement utilisés à l'EuroAirport par sa filiale Crossair ; il se situe entre 6 et 7 % depuis 2005.

- **Construction d'une enceinte de réduction du bruit généré par les essais de moteurs « Silencer »**

Le "Silencer" est un hangar de protection contre le bruit pour les essais moteurs utilisé dans le cadre de la maintenance des avions. Il contribue ainsi aux mesures prises par l'EuroAirport pour la protection de l'environnement. L'installation comprend une aire de 34 X 41 mètres ainsi qu'un mur de plus de 10 mètres de haut qui ceint la zone de test sur trois côtés. Une porte pesant 100 tonnes, à moteur électrique, complète l'enceinte et régit son accès. Les murs intérieurs sont recouverts d'un revêtement spécial qui absorbe les ondes sonores. De plus, l'intérieur du mur opposé à la porte de l'installation est paré de lamelles qui orientent les gaz d'échappement issus des moteurs vers le haut.

Le Silencer est ouvert vers le haut afin d'assurer l'échappement des gaz ainsi que l'arrivée d'air. La sécurité aérienne est primordiale, ce qui implique une maintenance régulière et incontournable des appareils.

Ainsi, les appareils étant en service durant la journée, le personnel de maintenance des compagnies basées à l'EuroAirport effectue régulièrement des essais pendant la nuit. Les tests moteurs entraînent indubitablement des nuisances sonores importantes.

Au vu de cette gêne pour les riverains, les essais moteurs doivent impérativement être effectués dans l'enceinte du Silencer entre 22h et 6h pendant la semaine, toute la journée le dimanche. En 2008, 150 tests moteurs ont été effectués, soit moins d'un essai par nuit (115 en 2006 et 213 en 2005).

Le Service Environnement de l'EuroAirport vérifie et contrôle le suivi de ce règlement à l'aide des moyens techniques modernes: un micro installé sur le Silencer enregistre et mesure le niveau de bruit 24h/24h. De plus, plusieurs caméras de surveillance permettent une identification précise des avions testés.

▪ **Publications à destination des riverains**

L'EuroAirport assure un échange permanent d'informations avec les riverains. Pour ce faire, il publie un bulletin environnement trimestriel, un rapport annuel environnement. Il propose également des informations complémentaires sur son site Internet :

- les valeurs de bruit mensuelles enregistrées pour chaque station de mesure
- les restrictions d'exploitation
- les mesures prises pour limiter les impacts
- des exemples de tracés radars sur une journée type
- et les statistiques liées à l'utilisation de l'ILS 33 avec la consultation des données météorologiques.

• **Point Environnement**

Afin de répondre à la demande du public et pour permettre une transparence et une écoute optimale de ses besoins, l'EuroAirport s'est doté d'un point environnement situé dans le hall 2 de l'aérogare. Une permanence est assurée par le service environnement sur une base bi mensuelle.

▪ **Participation au module de formation environnement de la DGAC**

L'Aéroport participe à la formation environnement des contrôleurs de la DGAC pour promouvoir la sensibilisation à l'environnement.

▪ **Finalisation d'une étude sur les horaires d'exploitation**

Pour trouver un consensus objectif sur les modalités d'exploitation de l'Aéroport, une étude portant sur la valeur économique de l'aéroport et ses horaires d'exploitation a été réalisée. Les mesures qu'elle a inspirées sont décrites au chapitre 3.2.

2.3. Instances de concertation

Trois instances de concertation environnementales ont été mises en place sur l'aéroport :

- la Commission Consultative de l'Environnement, instituée par l'article L.571-13 du code de l'environnement, elle est consultée sur toute question d'importance. Elle est présidée par le préfet et composée de manière paritaire de trois collèges : les professions aéronautiques, les collectivités locales intéressées et les associations de riverains et de protection de la nature.

Elle émet un avis sur les projets et les modifications ayant une influence sur le niveau de la gêne sonore ressentie.

- la Commission bruit des cantons Bâle-Ville et Bâle-Campagne (Fluglärmmmission), chargée d'émettre des avis et un rapport annuel aux gouvernements de Bâle Ville et de Bâle Campagne, elle regroupe des représentants des deux cantons, de communes alsaciennes, de représentants des riverains des deux cantons, de l'OFAC, des usagers (Swiss, Gagba) ainsi que le Directeur, le Chef du Service Environnement et le Commandant de l'aéroport.

- la Commission tripartite de l'environnement,

Créée à l'initiative du Préfet du Haut Rhin, son rôle est « d'améliorer la circulation et l'homogénéité de l'information destinée aux riverains, d'améliorer les échanges entre les régions riveraines de l'EuroAirport en ce qui concerne les attentes des populations concernées par les nuisances liées à l'activité de la plate-forme aéroportuaire, d'améliorer la prise en compte par les autorités responsables pour l'aéroport des attentes des populations, par la prise de positions communes, un partage équilibré des charges liées à l'exploitation de l'aéroport en relation aux bénéfices. »

Elle regroupe le Préfet du Haut-Rhin, les autorités des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, le Regierungspräsidium de Fribourg, et des représentants élus des populations riveraines, des représentants des associations de riverains et des représentants des intérêts économiques des trois pays.

Les services de l'Aviation Civile des trois pays y assistent avec voix consultative. Elle se réunit une fois par an avec une présidence tournante.

3. Mesures prévues visant à réduire le bruit dans l'environnement

De nombreuses mesures ont déjà été mises en œuvre afin d'améliorer la situation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse face aux nuisances sonores.

Afin de réduire encore le bruit dans l'environnement généré par les activités aériennes, il pourrait être envisagé de modifier certaines trajectoires ou d'entamer une réflexion sur les restrictions d'exploitation actuellement en vigueur.

S'agissant des modifications de trajectoires, même en supposant que le gain en terme de populations touchées par les nuisances est effectif, elles entraînent de plus en plus de réactions de la population potentiellement survolée par les nouvelles trajectoires, souvent même plus virulentes que les réactions régulières des populations concernées par les procédures en vigueur.

S'agissant de la mise en œuvre de mesures encore plus restrictives que celles déjà existantes, leur introduction est subordonnée au respect des dispositions de la directive européenne transposée en droit français qui impose d'évaluer les impacts de telles mesures sur l'activité de l'aéroport au regard des bénéfices sur l'environnement.

Ce plan de prévention du bruit dans l'environnement prend le parti de rechercher les améliorations possibles et réalistes en optimisant les procédures à moindre bruit, en incitant les compagnies aériennes desservant l'aéroport de Bâle-Mulhouse à éviter les plages horaires les plus sensibles pour les riverains ou à utiliser des aéronefs moins bruyants et en limitant l'impact des opérations des opérations effectuées au sol (essais de moteurs, utilisation des groupes auxiliaires de puissance au sol ou équipant les aéronefs).

3.1. Mesures à l'initiative de l'Etat

- **Des trajectoires d'approche à vue mieux garanties : modification de l'arrêté de restriction d'exploitation**

Les procédures de moindre bruit à l'atterrissage (approches à vue notamment) ne sont pas toujours respectées par les équipages et ce malgré la publication d'une carte destinée à encadrer l'exécution des approches à vue vers la piste 15.

Or l'arrêté dans sa rédaction actuelle, s'il permet de sanctionner le non respect de trajectoires au décollage des avions évoluant selon les règles de vol aux instruments, ne le permet pas pour les déviations lors de l'exécution d'approches à vue.

La DGAC engagera la modification de l'arrêté d'exploitation élargissant ainsi aux atterrissages la possibilité de sanction en cas de non respect de trajectoires.

- **Réduire la dispersion des trajectoires au décollage : étude de faisabilité de la mise en place de procédures dites RNAV**

Afin de réduire les nuisances sonores sur les communes de Buschwiller, Hégenheim et Wentzwiller particulièrement exposées aux survols des avions dans la partie initiale de certains décollages, des études ont été conduites par le service de la navigation aérienne nord-est afin d'étudier différentes possibilités d'éviter le survol de ces communes.

Dans le cadre des procédures de décollage aux instruments dites conventionnelles qui s'appuient sur des balises situées au sol, il ressort de ces études que les règles et critères d'établissement de ces procédures ne permettent pas d'atteindre cet objectif.

En revanche, les règles d'établissement des procédures de départ aux instruments en navigation de surface basées sur le système mondial de navigation par satellites, dites procédures RNAV-GNSS, sont différentes dans leur conception et mettent en œuvre les systèmes embarqués de conduite du vol.

Elles pourraient permettre une moindre dispersion des trajectoires, ce qui aurait pour effet de réduire les survols sur les trois communes concernées, du fait de la réduction de l'enveloppe des trajectoires.

Pour répondre à la demande des communes de Buschwiller, Hégenheim et Wentzwiller, une étude en ce sens a été demandée par les services de la navigation aérienne. Au vu des études de faisabilité réalisées, il est possible de créer de telles procédures pour les départs vers les points HOC, BASUD et LUMEL. Toutefois, pour des raisons techniques et réglementaires, une telle procédure ne pourra pas être créée pour le départ à 270 ° vers le point ELBEG, avant environ deux ans.

Ces procédures seront soumises à la consultation des compagnies aériennes. Elles devront également faire l'objet d'une présentation aux instances de concertation que sont la commission consultative de l'environnement et la Fluglärmkommission, puis à l'ACNUSA.

▪ **Etude de la mise en place de procédures d'atterrissage sur la piste 15 moins bruyantes**

Comme indiqué au point précédent, avant de s'aligner dans l'axe de piste en vue de l'atterrissage face au sud, les aéronefs se dirigeant vers l'aéroport de Bâle-Mulhouse amorçaient leur atterrissage vers la piste 15 à une altitude de 850 m ou 1150 m selon que la base de Colmar-Meyenheim était active ou non.

Suite à l'arrêt des activités aériennes militaires s'effectuant depuis la base de Colmar-Meyenheim et dans l'hypothèse d'un élargissement de l'espace aérien au bénéfice de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, la mise en œuvre d'une procédure de descente dite continue pour les atterrissages en piste 15 pourrait être envisagée.

La mise en œuvre de descentes en profil lisse ou continu devrait permettre une réduction sensible du bruit.

Il ne s'agit pas d'un nouveau type de procédure d'approche, mais plutôt d'une technique opérationnelle qui permet d'optimiser le profil vertical d'une trajectoire et dans laquelle :

- les aéronefs évitent les phases de vol en palier ;
- le vol est conduit avec un minimum de puissance des moteurs et de variations de cette puissance.

En effet, plus un avion se rapproche de son profil de descente naturel, moins il est bruyant car il peut garder un régime moteur constant, sans à-coups.

La limitation voire la suppression des phases de vols en palier permet d'augmenter les hauteurs ou altitudes de survol et de réduire la sollicitation des moteurs; le bruit au sol perçu au sol diminue et, en amont de l'approche finale, il est envisageable d'obtenir environ un gain de 4dB.

Ces procédures particulières ne pourront être mises en œuvre uniquement lorsque la charge de trafic le permettra.

▪ **Etude de faisabilité pour l'adaptation de l'itinéraire suivi par l'hélicoptère de la Garde Aérienne de Sauvetage (REGA)**

Le tracé du circuit suivi par l'hélicoptère de la REGA a été défini de telle manière à ce que le survol des zones habitées soit le plus limité possible.

Le service de la navigation aérienne nord-est étudiera, en concertation avec la REGA, les adaptations possibles de ce tracé afin de l'optimiser encore plus pour réduire les nuisances sonores associées.

- **Développement d'un outil de visualisation des trajectoires**

La direction des services de la navigation aérienne étudie la réalisation d'un site officiel permettant de visualiser sur internet les trajectoires suivies par les aéronefs avec un différé raisonnable de quelques minutes entre le passage de l'aéronef et son affichage.

3.2. Mesures à l'initiative de l'EuroAirport

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse encourage et reprend à son compte les mesures à l'initiative de l'Etat.

- **Modulation des redevances en fonction des périodes de la journée et de la semaine**

L'Aéroport a pris la décision de mettre en place une nouvelle modulation de la redevance d'atterrissage qui s'applique aux mouvements ayant lieu durant certaines tranches horaires sensibles de la semaine, ainsi que les dimanches et jours fériés.

En contrepartie, les atterrissages qui ont lieu entre 06h00 et 22h00 pendant les jours ouvrables profitent d'un abattement de 6%.

Le Conseil d'administration de l'Aéroport a décidé d'accentuer cette modulation en augmentant de 50%, progressivement sur 3 ans, le supplément de redevance déjà appliqué pour les atterrissages et décollages des avions générant des émissions sonores élevées dans les heures sensibles (22h00 à 6h00) ainsi que les dimanches et les jours fériés communs français et suisses (22h00 à 8h00).

Cette mesure vise sur le long terme à réduire encore davantage les nuisances sonores produites par les aéronefs bruyants dans les heures sensibles, et à inciter les compagnies aériennes à exploiter des avions plus modernes.

- **Durcissement de l'interdiction d'atterrissage et de décollages des aéronefs les plus bruyants entre 22h 00 et 06h00**

Les avions les plus bruyants (c'est-à-dire ceux dont le niveau sonore se situe à moins de 5EPNdB sous la limite supérieure du Chapitre 3) sont actuellement interdits après 22h00. Or, depuis l'adoption de cette mesure, les avions et leur distribution selon les classes de bruit ont évolué.

Une étude sera conduite par l'Aéroport pour vérifier que la mesure demeure pertinente, et le cas échéant proposer son actualisation.

Au vu des résultats de l'étude, le Conseil d'administration de l'Aéroport a décidé d'interdire les atterrissages et décollages entre 22h00 et 6h00 des aéronefs dont la limite acoustique est de 8 EPNdB en dessous de la limite acoustique des avions du chapitre 3 (actuellement elle de 5 EPNdB).

Cette mesure sera mise en œuvre dans le cadre de la Directive Européenne 2002/30/CE relative à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports.

- **Interdiction des avions bruyants les dimanches et jours fériés communs français et suisses avant 9h00 et après 22h00**

Cette mesure vise à interdire les dimanches et jours fériés communs français et suisses, avant 9 heures le matin et après 22 heures le soir, les aéronefs présentant une valeur de certification au survol supérieure ou égale à 97 EPNdB.

Cette mesure sera mise en œuvre après consultation des compagnies aériennes selon la Directive Européenne 2002/30/CE relative à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports.

- **Optimisation de l'utilisation de la piste 26 au décollage**

En concertation avec la DGAC et en tenant compte des impératifs de sécurité, l'EuroAirport s'engage pour mieux valoriser la piste sécante prolongée en 2001 pour les décollages.

Il s'agit avant tout de sensibiliser les compagnies aériennes et leurs pilotes afin qu'ils aient une connaissance de l'environnement de l'aéroport et qu'ils prennent chaque fois que possible les procédures les plus respectueuses.

- **Poursuite de l'isolation des logements**

Selon une estimation il resterait environ 400 logements à insonoriser. L'Aéroport affiche sa volonté de poursuivre et de promouvoir l'attribution d'aides à l'insonorisation.

- **Etude de l'impact acoustique au sol dans le cadre du développement de nouvelles zones**

Un volet acoustique sera intégré dans l'étude d'impact concernant l'extension de la zone 6 vers Blotzheim.

- **Confirmation du principe des écrans mobiles dans le cadre des travaux de nuit sur la piste**

Lors des travaux réalisés dans la nuit sur les pistes, l'Aéroport mettra en place les mesures nécessaires pour réduire les nuisances sonores dues au chantier en mettant en place des écrans anti-bruit mobiles pour protéger les riverains.

- **Collaboration à la réalisation d'un CD-Rom permettant la visualisation du trafic**

A l'initiative de la Mission Environnement de la Direction des Services de la Navigation Aérienne de la DGAC, un CD-Rom permettant la visualisation en 2D et 3D du trafic aérien autour de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse va être réalisé.

Ce programme propose trois thèmes principaux :

1- la gestion de la circulation aérienne, la sécurité et le respect des procédures environnementales,

2- la visualisation de la circulation aérienne autour des aéroports, en 2 et 3 dimensions,

3- le trafic de l'aéroport par une description de sa nature du trafic, le fonctionnement des pistes, les principales modalités d'exploitation.

L'Aéroport fournit les données relatives au dernier point et s'engage à prendre en charge la réalisation d'une version allemande pour faciliter l'accès à l'information au grand public.

4. Suivi de la mise en œuvre des actions

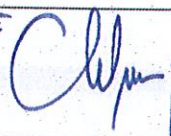
La mise en œuvre effective des actions fera l'objet d'une présentation régulière lors des réunions des différentes instances de consultation.

5. Synthèse des actions

Contenu de l'action	Organisme concerné	Calendrier de mise en oeuvre	Financement
Collaboration à la réalisation d'un CD-Rom permettant la visualisation du trafic Version française	DGAC	2010	DGAC
Version allemande	EuroAirport	2011	EuroAirport
Modification de l'arrêté de restriction d'exploitation afin de mieux garantir le respect des trajectoires d'approche à vue	DGAC	2011	DGAC
Réduire la dispersion des trajectoires au décollage : étude de procédures dites RNAV	DGAC	2011	DGAC
Etude de procédures d'atterrissage sur la piste 15 moins bruyantes	DGAC	2011	DGAC
Modulation des redevances en fonction des périodes de la journée et de la semaine	EuroAirport	2011	EuroAirport
Optimisation de l'utilisation de la piste 26 au décollage	EuroAirport	2011	EuroAirport
Etude de faisabilité pour l'adaptation de l'itinéraire suivi par l'hélicoptère de la Garde Aérienne de Sauvetage (REGA)	DGAC	2012	DGAC
Durcissement de l'interdiction d'atterrissage et de décollages des aéronefs les plus bruyants entre 22h 00 et 06h00	EuroAirport	2012	EuroAirport
Interdiction des avions bruyants les dimanches et jours fériés communs français et suisses avant 9h et après 22h	EuroAirport	2012	EuroAirport
Visualisation des trajectoires sur internet	DGAC	2013	DGAC
Poursuite de l'isolation des logements	EuroAirport	en fonction du jugement TA (PGS)	EuroAirport
Etude de l'impact acoustique au sol dans le cadre du développement de nouvelles zones	EuroAirport	Si réalisation de nouvelles zones	EuroAirport
Confirmation du principe des écrans mobiles dans le cadre des travaux de nuit sur la piste	EuroAirport	Selon les projets en cours	EuroAirport

6. Annexes

6.1. Accords des autorités ou organismes compétents pour décider de mettre en œuvre les mesures prévues

Qualité	Prénom Nom Signature	Date
DGAC M. le Directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est	Gérard LEFEVRE 	24/3/2011
DGAC M. le Chef du service de la navigation aérienne Nord-Est	Emmanuel JACQUEDIN 	28/03/2011
EUROAIRPORT M. le Directeur de l'aéroport de Bâle-Mulhouse	Vincent DEVAUCHELLE 	01/04/2011

6.2. Cartographie du bruit

La cartographie du bruit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse se compose d'un ensemble de documents graphiques représentant les zones exposées au bruit à l'aide des courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit (indicateurs Lden et Ln), les zones où les valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 sont dépassées, les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles. Ces représentations graphiques sont établies par pas de 5 dB à partir de l'indice 55 dB(A) pour le Lden et à partir de 50 dB(A) pour le Ln.

La cartographie du bruit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est disponible par voie électronique sur le site de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante : www.haut-rhin.pref.gouv.fr.



Voici le plan!!!

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est

Département Surveillance et Régulation

Division Régulation Développement Durable

Subdivision Développement Durable

AÉROPORT DE BALE-MULHOUSE

Rapport de présentation du Plan de Gêne sonore

Approuvé par l'arrêté préfectoral du

15 DEC. 2015

Le Préfet du Haut-Rhin



Pascal LELARGE



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU HAUT-RHIN

Aéroport de Bâle Mulhouse



Maîtrise d'œuvre



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE



Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est



Département du HAUT-RHIN

Aéroport de BALE MULHOUSE

PLAN de GENE SONORE

Dossier soumis à instruction administrative réglementaire
RAPPORT DE PRESENTATION

Assistance à la maîtrise d'œuvre



Service Technique de l'Aviation-Civile
9, avenue du docteur Maurice Grynfolgel
BP 53735
31037 TOULOUSE CEDEX1

Sommaire

Glossaire	5
Préambule	6
Généralités et conditions d'élaboration des plans de gêne sonore (PGS)	7
1. Objectifs et principes	7
2. Elaboration pratique d'un plan de gêne sonore	7
a. L'indice Lden	8
b. L'activité de l'aérodrome	8
c. Les zones de bruit	8
d. Elaboration du plan de gêne sonore	8
3. La procédure d'établissement et d'approbation du PGS	9
a. Procédure réglementaire	9
b. Concertation préalable	9
4. Les bénéficiaires des aides à l'insonorisation	9
a. Conditions d'éligibilité des demandes d'aide	9
b. Montant des aides	10
c. L'avis de la commission consultative d'aide aux riverains	11
5. Les infrastructures et leur utilisation	11
a. Système de pistes	11
b. Utilisation des pistes en fonction du vent	11
6. Autres paramètres	11
a. Calculs effectués	11
b. Prise en compte du relief	11
c. Prise en compte de la dispersion des trajectoires	12
d. Restrictions	12
7. Les hypothèses de trafic	12
b. Situation et trafic de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse	12
c. L'hypothèse de trafic prise en compte pour l'élaboration du PGS	13
d. La répartition des mouvements par type d'avions et par tranche horaire	13
L'impact du PGS	17
8. Communes concernées	17
9. Population et nombre de logements concernés	17
Annexe 1 : Procédure d'établissement et d'approbation des PGS	19
Annexe 2 : Arrivées et départs IFR en 15	20
Annexe 3 : Arrivées et départs IFR en 33	21
Annexe 4 : Arrivées et départs IFR en 26	22
Annexe 5: Arrivées et départs VFR en 15	23
Annexe 6: Arrivées et départs VFR en 33	24
Annexe 7: Arrivées et départs VFR en 26	25
Annexe 8: Arrivées et départs Hélicoptères	26
Annexe 9: Le plan de gêne sonore	27
Annexe 10: Extensions du PGS de 2014 par rapport à 2008	28

Glossaire

ACNUSA : Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

CCAR : Commission Consultative d'Aide aux Riverains

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

DGAC : Direction générale de l'aviation civile

DSAC-NE : direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est

EPNdB : Niveau de bruit effectif perçu (Effective Perceived Noise level), exprimé en décibels

FAA : Fédéral Aviation Administration

IGMP : indicateur global mesuré pondéré

ILS : Instrument Landing System (système d'atterrissage aux instruments)

INM : Integrated Noise Model

MVI : manœuvre à vue imposée.

PGS : Plan de Gêne Sonore

Préambule

La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée relative à la lutte contre le bruit a mis en place, pour les principaux aéroports français, des dispositions permettant aux riverains d'être aidés financièrement pour les travaux d'insonorisation de leur logement.

L'exploitant de l'aéronef est redevable de cette taxe pour chaque décollage d'aéronef à partir de l'un de ces aéroports. Le montant de la taxe est fonction de la masse de l'aéronef, de son classement acoustique et d'un taux qui dépend de l'heure de décollage (pondération de nuit).

Ce dispositif met en œuvre le principe pollueur-payeur : les avions les plus bruyants aux heures les plus gênantes sont les plus taxés, ce qui incite les exploitants d'aéronefs à moderniser leur flotte.

A Bâle-Mulhouse, conformément à l'article 12 des statuts annexés à la convention franco-suisse, cette taxe est fixée par le conseil d'administration de l'EUROAIRPORT.

Le plan de gêne sonore de l'aéroport de Bâle Mulhouse actuellement en vigueur a été approuvé par arrêté préfectoral N° 200835-86 du 23 décembre 2008. Depuis cette date, plusieurs modifications sont intervenues dans l'exploitation de la plateforme : conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de navigation aérienne (comme les procédures RNAV par exemple depuis 2012), nombre de mouvements et amélioration des flottes opérant sur la plateforme.

Les hypothèses ayant fondé l'élaboration du plan de gêne sonore actuellement en vigueur doivent donc être actualisées et le plan doit être révisé.

L'objectif du présent rapport de présentation est ainsi d'exposer les conditions d'établissement du plan de gêne sonore de l'aéroport de Bâle Mulhouse. Après un rappel des objectifs et des modalités d'élaboration ou de révision des plans de gêne sonore, il a vocation à présenter les nouvelles courbes de bruit et les hypothèses de modélisation prises en compte, ainsi que les impacts attendus du PGS.

Généralités et conditions d'élaboration des plans de gêne sonore (PGS)

1. Objectifs et principes

Les textes de référence en matière de PGS sont rassemblés dans le code de l'environnement (articles L. 571-15 à L. 571-16 et articles R. 571-66 à R. 571-69).

Le plan de gêne sonore est un document d'environnement délimitant, aux abords d'un aéroport, des zones de bruit à l'intérieur desquelles les riverains peuvent prétendre à une aide financière pour les travaux d'insonorisation de leurs locaux. C'est un outil destiné aux populations déjà installées.

Le PGS prend en compte le trafic réel de l'année N-1, les procédures de circulation aérienne applicables et les infrastructures qui seront en service dans l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le plan de gêne sonore.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains d'aéroports a été instauré par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et est codifié aux articles L. 571-14 à L. 571-16, R. 571-66 à R. 571-69 et R. 571-81 à R. 571-90 du code de l'environnement. Sont concernés par ce dispositif :

- les aéroports accueillant un trafic de plus de 20 000 mouvements d'aéronefs de plus de 20 tonnes lors de l'une des cinq années civiles précédentes. Ces aéroports sont actuellement au nombre de 11 : Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Montaudou, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Macdonald-Mercury, Marseille-Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Nantes-Mérignac, **Bâle-Mulhouse** et Beauvais-Tillé ;
- les aéroports satisfaisant au double critère suivant : d'une part, un seuil spécifique d'activité (au moins 50 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 2 tonnes lors de l'une des cinq années civiles précédentes) et, d'autre part, une zone de bruit commune avec un aéroport relevant du dispositif d'aide à l'insonorisation au titre du premier critère historique (zone de plan d'exposition au bruit ou de plan de gêne sonore). L'aéroport de Paris-Le Bourget est aujourd'hui le seul à remplir cette condition.

2. Elaboration pratique d'un plan de gêne sonore

Les modalités d'élaboration des PGS ont été modifiées par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, afin de mieux représenter la gêne sonore ressentie par les riverains et d'assurer une protection renforcée au voisinage des aéroports. Ainsi que l'avait proposé l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) dans son rapport d'activité de l'année 2000, et conformément aux dispositions communautaires (directive 2002/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement), ce décret détermine un nouvel indice et les valeurs particulières de cet indice à prendre en compte pour délimiter les zones des PGS.

a. L'indice Lden

En application du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, l'indice désormais utilisé pour élaborer les plans de gêne sonore est l'indice L_{den} ($L=level$ (niveau), $d=day$ (jour), $e=evening$ (soirée), $n=night$ (nuit)), également adopté pour les autres modes de transport. Cet indice découpe la journée en trois périodes afin de mieux prendre en compte la gêne ressentie en journée, en soirée et la nuit :

- ✧ la période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
- ✧ la période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ; à même niveau de bruit, un mouvement y est considéré comme équivalent à trois mouvements réalisés entre 6 heures et 18 heures ;
- ✧ la période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures ; à même niveau de bruit, un mouvement y est considéré comme équivalent à dix mouvements réalisés entre 6 heures et 18 heures.

b. L'activité de l'aérodrome

L'élaboration d'un PGS doit tenir compte des perspectives de trafic estimées à très court terme, plus précisément celles de l'année suivant la date d'approbation du plan. Les principaux éléments à prendre en compte concernant :

- les infrastructures et leurs conditions d'utilisation ;
- les procédures de navigation aérienne ;
- le nombre de mouvements ;
- les caractéristiques des flottes exploitées ;
- la répartition du trafic entre le jour, la soirée et la nuit.

c. Les zones de bruit

Le PGS est un document cartographique qui définit trois zones de bruit. Ces trois zones de bruit sont délimitées par des courbes correspondant à des valeurs de l'indice de bruit L_{den} :

- une **zone I** comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} **70**, où la gêne est considérée comme très forte ;
- une **zone II** comprise entre la courbe d'indice L_{den} **70** et la courbe d'indice L_{den} **65**, où la gêne est considérée comme forte ;
- une **zone III** comprise entre la limite extérieure de la zone II et la courbe d'indice L_{den} **55**, où la gêne est considérée comme plus modérée.

d. Elaboration du plan de gêne sonore

Le plan de gêne sonore est élaboré sous l'autorité du préfet de département pour chaque aérodrome concerné par l'article D. 571-67 du code de l'environnement.

3. La procédure d'établissement et d'approbation du PGS

a. Procédure réglementaire

Le projet de plan de gêne sonore ainsi que ses hypothèses d'établissement sont transmis aux conseils municipaux des communes concernées par ce projet, qui disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leurs observations.

Le projet de plan éventuellement modifié suite aux observations des communes consultées est transmis à l'ACNUSA, qui émet son avis après avoir recueilli celui de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) de l'aérodrome concerné (il s'agit du comité permanent de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome et de représentants de l'Etat).

A l'issue de ces différentes consultations, l'arrêté approuvant le PGS est pris par le préfet du Haut-Rhin.

Le déroulement de la procédure est repris dans le schéma présenté en annexe 1.

Le préfet procède ensuite à l'information du public. A cet effet :

- une copie du PGS approuvé par arrêté préfectoral est déposée à la mairie de chaque commune concernée, où il peut être consulté ;
- l'arrêté d'approbation est affiché pendant un mois dans chaque mairie concernée ainsi qu'en permanence dans les locaux de l'aérodrome ;
- un avis, faisant mention de l'arrêté d'approbation et des lieux où le PGS peut être consulté, est inséré par le préfet dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département.

b. Concertation préalable

A l'issue de l'élaboration du projet de PGS par les services de l'aviation civile Nord-Est, le document est envoyé aux communes. Les communes ont été invitées à exprimer leurs éventuelles observations suite à cette réunion.

Le projet de PGS a été soumis à l'ACNUSA le 03 décembre 2015 qui a émis un avis favorable sur le projet présenté.

En parallèle l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a sollicité l'avis de la CCAR sur ce projet qui a émis un avis favorable le 06 novembre 2015.

4. Les bénéficiaires des aides à l'insonorisation

a. Conditions d'éligibilité des demandes d'aide

Seuls les riverains subissant une gêne constatée par le PGS peuvent prétendre à une aide financière pour l'insonorisation de leurs locaux affectés en tout ou partie au logement (sauf hôtels) et qui sont situés dans les zones I, II ou III du PGS. Une telle aide peut également être allouée pour l'insonorisation des établissements d'enseignement ou des locaux à caractère sanitaire ou social implantés dans ces mêmes zones. Ces logements ou ces différents locaux doivent avoir fait l'objet d'une autorisation de construction antérieure à la date de publication de l'arrêté approuvant le PGS. Sont également exclus du dispositif d'aide à l'insonorisation les locaux qui, à la date de délivrance de l'autorisation de construire, étaient compris dans les zones du plan d'exposition au bruit alors en

b. Montant des aides

Jusqu'à la fin de l'année 2011, pour les logements, l'aide financière était en général de 80% du montant des prestations réellement exécutées, comprenant les travaux et les études acoustiques préalables. Ce taux pouvait être porté à 90 % ou à 100 % selon les conditions de ressources du demandeur. Le taux d'aide avait été porté à 100% pour les études et 95% pour les travaux dans le cadre d'opérations d'insonorisation groupées (article R. 571-87-1 du code de l'environnement et son arrêté d'application du 9 juin 2009).

Le décret n° 2014-287 du 3 mars 2014 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater vices A du code général des impôts et publié au Journal Officiel le 27 décembre 2011 porte le taux d'aide à 100%, quelle que soit la demande avec recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage.

Pour ces mêmes locaux, le montant des études et travaux pris en compte pour le calcul de l'aide est plafonné dans des conditions déterminées par arrêté (arrêté du 23 février 2011 relatif au plafond du montant des prestations à prendre en considération en application du II de l'article R. 571-87 du code de l'environnement) :

- un plafond de base qui dépend des caractéristiques du logement et de la zone du plan de gêne sonore où il est situé (ce plafond étant triplé dans le cas de logements sociaux particulièrement vétustes) ;
- le cas échéant, une enveloppe supplémentaire destinée aux travaux particulièrement lourds (1 000 € supplémentaires par logement pour l'installation ou la rénovation d'une ventilation mécanique ou stato-mécanique en logement collectif, 5 000 € supplémentaire pour l'isolation d'une toiture nécessitant un traitement par l'extérieur).

Le plafond de base est calculé à partir des valeurs suivantes :

		Zone I du PGS	Zone II du PGS	Zone III du PGS
Pièce principale	Logement collectif	2000€	1850€	1525€
	Logement individuel	3500€	3200€	2900€
Cuisine	Tous logements	1850€	1375€	1075€

Pour les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social, l'aide financière à l'insonorisation est de 100 % du montant des prestations réellement exécutées, sans plafond, comprenant les travaux et les études acoustiques préalables.

Le riverain peut être dispensé de faire l'avance des travaux (décret n° 2010-543 du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avance applicable à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater vices A du code général des impôts). Ce mécanisme a vocation à s'appliquer à deux étapes d'une opération d'insonorisation :

- en début de chantier, les riverains peuvent bénéficier d'une partie de l'aide à laquelle ils peuvent prétendre, en vue de verser aux entreprises prestataires des acomptes

- en fin de chantier, les riverains peuvent percevoir l'aide qui leur est due avant d'acquitter le montant des factures émises par les entreprises prestataires.

c. L'avis de la commission consultative d'aide aux riverains

La Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) se réunit pour examiner les dossiers de demande. Cette commission doit impérativement donner son accord pour l'octroi de l'aide. Cette commission est composée des membres du comité permanent de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome (représentants des élus, des associations et des professionnels de l'aéronautique). Elle comprend en outre avec voix délibérative des représentants de l'Etat pour l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, le préfet du Haut-Rhin et le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est.

5. Les infrastructures et leur utilisation

a. Système de pistes

L'aérodrome de Bâle-Mulhouse possède deux pistes opérationnelles orientées Est-Ouest et Nord-Sud.

L'aérodrome dispose d'un système de pistes 15/33 et 08/26.

- Une piste principale identifiée 15/33 Nord-Sud d'une longueur de 3900 m pouvant accueillir tous les types d'avions actuels à pleine charge.
- Une piste secondaire sécante identifiée 08/26 Est-Ouest d'une longueur de 1820m au décollage et sa longueur utilisable à l'atterrissage est limitée à 1600m. C'est une piste implantée dans l'axe des vents d'ouest et utilisée à vue. Son utilisation reste dépendante des performances des aéronefs.

b. Utilisation des pistes en fonction du vent

Les hypothèses retenues correspondent aux moyennes ressortant des statistiques établies par Météo France : ces dernières indiquent qu'en moyenne sur une longue période, les vents dans la région conditionnent une utilisation en configuration face au Sud pour 80% du temps et une utilisation en configuration face au Nord pour 20%.

L'utilisation effective des pistes, atterrissages et décollages : 54.1% face au Nord, 41.5% face au Sud, 3.0% face à l'Ouest, 1.4% face à l'Est.

6. Autres paramètres

a. Calculs effectués

Les calculs sont effectués au moyen du logiciel INM (Integrated Noise Model), version 7.0d, développé par la FAA (Fédéral Aviation Administration).

b. Prise en compte du relief

Le logiciel de modélisation permet de prendre en compte une base de données topographique lors de la modélisation. Le relief a donc été pris en compte pour l'élaboration de ce PGS. L'absorption atmosphérique du bruit a également été prise en compte.

c. Prise en compte de la dispersion des trajectoires

✈ Trajectoires

Le trafic pris en compte dans les hypothèses présentées ci-après a été réparti sur l'ensemble des trajectoires réelles de décollage et d'atterrissage de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

✈ Dispersion

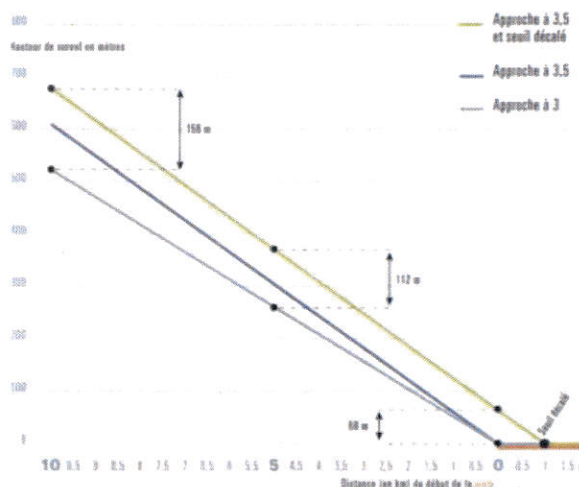
Une dispersion calculée à partir des images radar du trafic réel a été appliquée, répartissant ainsi le trafic de chaque trajectoire entre sa trajectoire nominale et cinq sous-trajectoires de dispersion.

d. Restrictions

L'exploitation de la plate-forme de Bâle-Mulhouse a fait l'objet de mesures de restriction adoptées dans l'arrêté ministériel du 10 septembre 2003, modifié par les arrêtés du 26 avril 2013 et l'arrêté du 18 juin 2015.

➤ Trajectoires à moindre bruit

Le lien entre le survol et le bruit n'est ni direct, ni uniforme, dans la mesure où le bruit est pour une part essentielle fonction du type d'avion, de la phase de vol et de la poussée des moteurs, ainsi que de l'altitude de survol.



7. Les hypothèses de trafic

a. Les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du PGS de Bâle-Mulhouse

Conformément aux dispositions réglementaires (article R. 571-66 du code de l'environnement), le plan de gêne sonore de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse prend en compte le fonctionnement et le trafic de la plate-forme pour l'année qui suivra la publication de l'arrêté approuvant le plan.

L'année prise en considération pour l'élaboration des hypothèses est l'année 2013

b. Situation et trafic de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est situé à 25 kilomètres au sud-est de Mulhouse et 3 kilomètres au nord de l'agglomération bâloise, et donc 3 kilomètres de la frontière suisse et à 4 kilomètres de la frontière allemande. Implantées entièrement sur le territoire français

sur les communes de Blotzheim, Hésingue et Saint-Louis, les installations aéroportuaires se développent sur une emprise de 535 hectares. L'aérodrome a accueilli en 2013 un trafic d'environ 87 319 mouvements (commerciaux et autres) transportant près de 6 millions de passagers.

c. L'hypothèse de trafic prise en compte pour l'élaboration du PGS

Au plan méthodologique, l'élaboration des prévisions de trafic est fondée sur les éléments suivants :

Ainsi, on attend pour 2015 une évolution de +10,5 % par rapport à 2013, pour un total prévisionnel de 96 524 mouvements.

d. La répartition des mouvements par type d'avions et par tranche horaire

La répartition du trafic prévu pour 2015, par grande catégorie d'aéronefs et par tranche horaire, est la suivante :

Trafic commercial :

Nombre de Mouvements d'aéronefs par catégorie d'aéronefs et par plage horaire	6h-18h		18h-22h		22h-6h		Total toutes plages horaires
BE190/B350/BE20/BE30/BE35	753	46,83%	850	52,86%	5	0,31%	1608
B712	6	100%	0	0%	0	0%	6
B722	8	80%	2	20%	0	0%	10
T154	2	100%	0	0%	0	0%	2
B733	82	50,31%	20	12,27%	61	37,42%	163
B734	267	25,95%	21	2,04%	741	72,01%	1029
B735	59	50,86%	57	49,17%	0	0%	116
B736/B737/BBJ2	310	85,87%	42	11,63%	9	2,50%	361
B738/B739	4591	82,51%	547	9,83%	426	7,66%	5564
IL96	2	100%	0	0%	0	0%	2
A124/A225/B742	7	58,34%	5	41,66%	0	0%	12
B744	24	66,67%	9	25%	3	8,33%	36
B752/B757/T204	270	26,03%	62	5,98%	705	67,99%	1037
B763	121	94,53%	7	5,47%	0	0%	128

DSAC-NE Département Surveillance et Régulation
Division Régulation et Développement durable
Subdivision Développement durable

B767	9	81,82%	1	9,09%	1	9,09%	11
Nombre de Mouvements d'aéronefs par catégorie d'aéronefs et par plage horaire	6h-18h		18h-22h		22h-6h		Total toutes plages horaires
B77L	25	11,90%	135	65,09%	48	23,01%	208
B773	7	77,78%	2	22,22%	0	0%	9
B772	2	100%	0	0%	0	0%	2
A306	90	21,33%	3	0,71%	329	77,96%	422
A30B	12	16%	0	0%	63	84%	75
A310	40	95,24%	1	2,38%	1	2,38%	42
A319	2441	71,74%	813	23,91%	148	4,35%	3402
A320	26882	67,35%	8745	21,91%	4287	10,74%	39914
A321	486	82,51%	95	16,13%	8	1,36%	589
A333	9	75%	1	8,34%	2	16,66%	12
A343	35	79,55%	9	20,45%	0	0%	44
A346	11	100%	0	0%	0	0%	11
B462/BA46/RJ1H/RJ45	779	70,28%	260	23,43%	70	6,29%	1109
B463	7	70%	1	10%	2	20%	10
BE55/BE58/C303/C310/C337/C340/C404/C414	711	83,65%	136	16%	3	0,35%	850
C650	18	64,29%	10	35,71%	0	0%	28
CL60/DA50/F50/F900/G280/G650/GALX	1446	78,63%	362	19,68%	31	1,69%	1839
CL30/CRJ1/CRJ2	480	81,08%	99	16,72%	13	2,20%	592
CNA206	31	100%	0	0%	0	0%	31
C208/P06T/PC12/TB70/TBM7/TBM8	395	79,64%	101	20,36%	0	0%	496
AC6T/BE10/BE90/BE9L/BE9T/C424/C425/C441	276	95,50%	13	4,50%	0	0%	289
C25A/C25B/C501/C525/PRM1	579	79,54%	139	19,09%	10	1,37%	728
C510	208	77,32%	57	21,19%	4	1,49%	269
C25C	66	70,97%	26	27,96%	1	1,07%	93
C550/E50P/E55P/LJ60	204	78,46%	52	20%	4	1,54%	260
C560	30	83,34%	6	16,66%	0	0%	36
C56X	254	84,10%	45	14,90%	3	1%	302
C680	31	77,50%	8	20%	1	2,50%	40
C750	17	68%	6	24%	2	8%	25
CRJ7/FA7X	2878	70,77%	1114	27,39%	75	1,84%	4067
CRJX	307	55,62%	243	44,02%	2	0,36%	552
CONI	33	80,49%	8	19,51%	0	0%	41
BE20/E121	231	78,57%	53	18,03%	10	3,40%	294
AT43/AT45/CN35/DH8/DH8A	403	75,14%	112	20,81%	22	4,05%	536
A148/AT72/AT76/ATP/DH8D/SB20	5023	55,96%	2402	27,24%	1393	15,80%	8818

DSAC-NE Département Surveillance et Régulation
Division Régulation et Développement durable
Subdivision Développement durable

D228/SW4	24	72,73%	8	24,24%	1	3,03%	33
Nombre de Mouvements d'aéronefs par catégorie d'aéronefs et par plage horaire	6h-18h		18h-22h		22h-6h		Total toutes plages horaires
D328/J328	63	68,48%	21	22,83%	8	8,69%	92
E120	1	50%	1	50%	0	0%	2
E135/E145	1098	74,59%	355	24,12%	19	1,29%	1472
E170	286	85,33%	49	14,53%	0	0,14%	335
E190	1031	83,15%	125	10,05%	84	6,80%	1240
E195	1	50%	0	0%	1	50%	2
GIIB	10	90,91%	1	9,09%	0	0%	11
G4/GLF4	344	82,89%	66	15,90%	5	1,21%	415
GL5/GLEX/GLF5	978	78,11%	253	20,21%	21	1,68%	1252
G150	63	80,77%	15	19,23%	0	0%	78
AN12	8	80%	2	20%	0	0%	10
FA10/FA20/H25B/LJ31/LJ35/LJ45/LJ55	302	79,60%	64	16,80%	14	3,60%	379
MD87	31	88,57%	4	11,43%	0	0%	35
MD83	9	100%	0	0%	0	0%	9
BE40	14	82,35%	3	17,65%	0	0%	17
BE60/PA31	73	97,34%	2	2,66%	0	0%	75
PA42	20	80%	1	4	4	16%	25
L410/P180/P68/PN68/SH36	51	76,12%	13	19,40%	3	4,48%	67
SF34	35	89,74%	4	10,26%	0	0%	39
Total	55399	67,80%	17666	21,62%	8643	10,58%	81708

Aviation légère :

Nombre de Mouvements d'aéronefs par catégorie d'aéronefs et par plage horaire	6h-18h		18h-22h		22h-6h		Total toutes plages horaires
C150/C170/C172/C177	1115	83,65%	213	15,98%	5	0,37%	1333
C182	178	92,23%	15	7,77%	0	0%	193
AA5/BC31/CH7B/N145/PA18/PA38	161	90,40%	17	9,60%	0	0%	178
DR40/M20/PA32/PA46/R300/SR22	2589	87,65%	364	12,32%	1	0,03%	2954
PA28R/PA28	5420	85,73%	900	14,22%	3	0,05%	6323
Total	9463	86,18%	1509	13,73%	9	0,08%	10981

Hélicoptères :

Nombre de Mouvements d'aéronefs par catégorie d'aéronefs et par plage horaire	6h-18h		18h-22h		22h-6h		Total toutes plages horaires
A109	1372	62,08%	489	22,13%	349	15,79%	2210
BH06	287	86,19%	46	13,81%	0	0%	333
EC45	32	96,97%	1	3,03%	0	0%	33
B105	10	100%	0	0%	0	0%	10
EC30	6	75%	2	25%	0	0%	8
CHGH/G2CA/R22	573	88,43%	75	11,57%	0	0%	648
R44	213	85,20%	36	14,40%	1	0,40%	250
S76	10	83,34%	2	16,66%	0	0%	12
AS32	43	93,48%	3	6,52%	0	0%	46
MI8	1	50%	1	50%	0	0%	2
AS50/AS55/EC20/S350	135	87,10%	20	12,90%	0	0%	155
EC35	114	89,06%	14	10,94%	0	0%	128
Total	2796	72,90%	689	17,96%	350	9,13%	3835

Récapitulatif tous types d'aéronefs

Nombre de mouvements d'aéronefs par catégorie d'aéronefs et par plage horaire	6h – 18h		18h – 22h		22h – 6h		Total toutes plages horaires
Trafic commercial	55399	67,80%	17666	21,62%	8643	10,58%	81708
Aviation légère	9463	86,18%	1509	13,74%	9	0,08%	10981
Hélicoptères	2796	72,90%	689	17,96%	350	9,13%	3835
Total	67658	70,09%	19865	20,58%	9002	9,33%	96524

La part du trafic nocturne entre 22h et 6h s'élève à 9,33% du nombre total de mouvements.

Le trafic de soirée (18h-22h) représente 20,58% du trafic total.

L'impact du PGS

8. Communes concernées

9 communes sont concernées par le plan de gêne sonore : Bartenheim, Blotzheim, Diettwiller, Geispitzen, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Schlierbach, Sierentz.

9. Population et nombre de logements concernés

L'estimation des populations et des bâtiments impactés est effectuée à partir des contours géographiques des IRIS de 2010, de la BDTOPO version 2.1 de l'IGN et des données de la population infra communales de l'INSEE millésimé 2010 (données IRIS).

Le détail des estimations du nombre de logements impactés pour chaque commune est présenté ci-dessous :

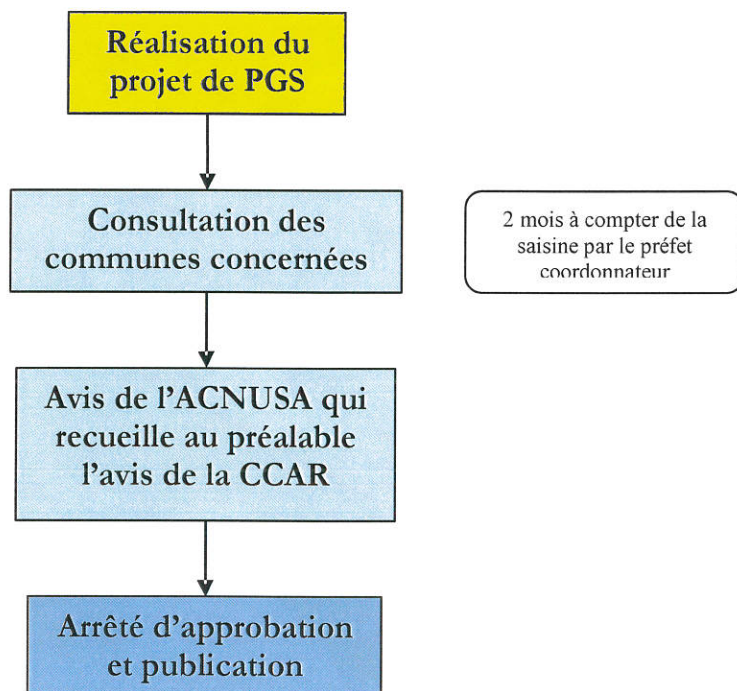
COMMUNE	INSEE	Administratif	Commerce	Divers	Habitation	Industrie	Professionnel	Total Résultat
Bartenheim	68021		6		30	2		38
Blotzheim	68042		15	1	444	5		465
Hégenheim	68126	1	58	1	1042	8	9	1119
Hésingue	68135		26		350	15	1	392
Saint-Louis	68297		18	3	1149	9	4	1183
Sierentz	68309		1		1	1		3
Total Résultat		1	124	5	3016	40	14	3200

Le détail des estimations de la population potentiellement impactée pour chaque commune est présenté ci-dessous :

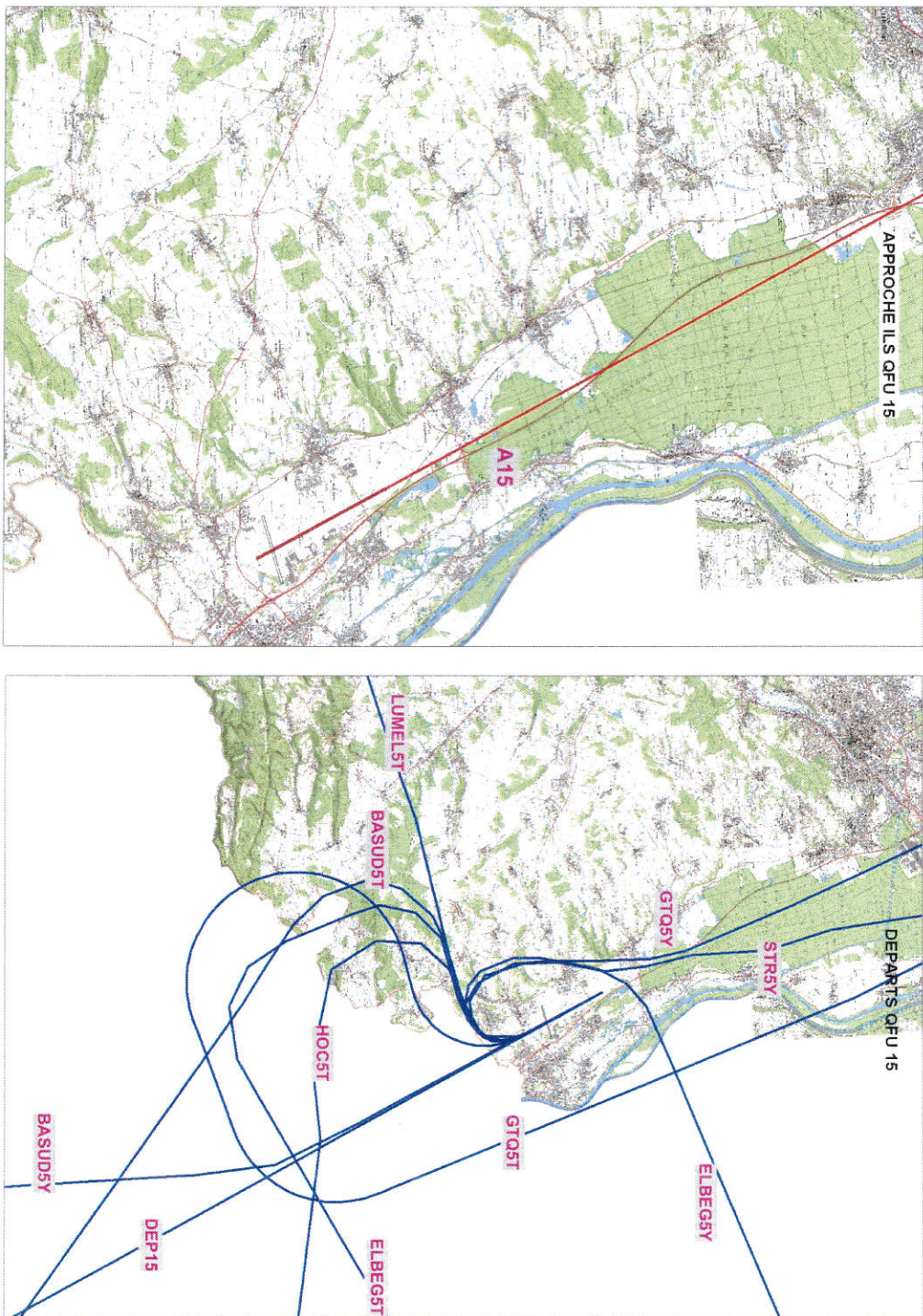
Commune	Logements occupés impactés	Estimation population impactées
Bartenheim	19	40
Blotzheim	262	514
Hégenheim	564	1070
Hésingue	228	466
Saint-Louis	723	1282
Sierentz	1	2
Total Résultat	1797	3374

Annexes

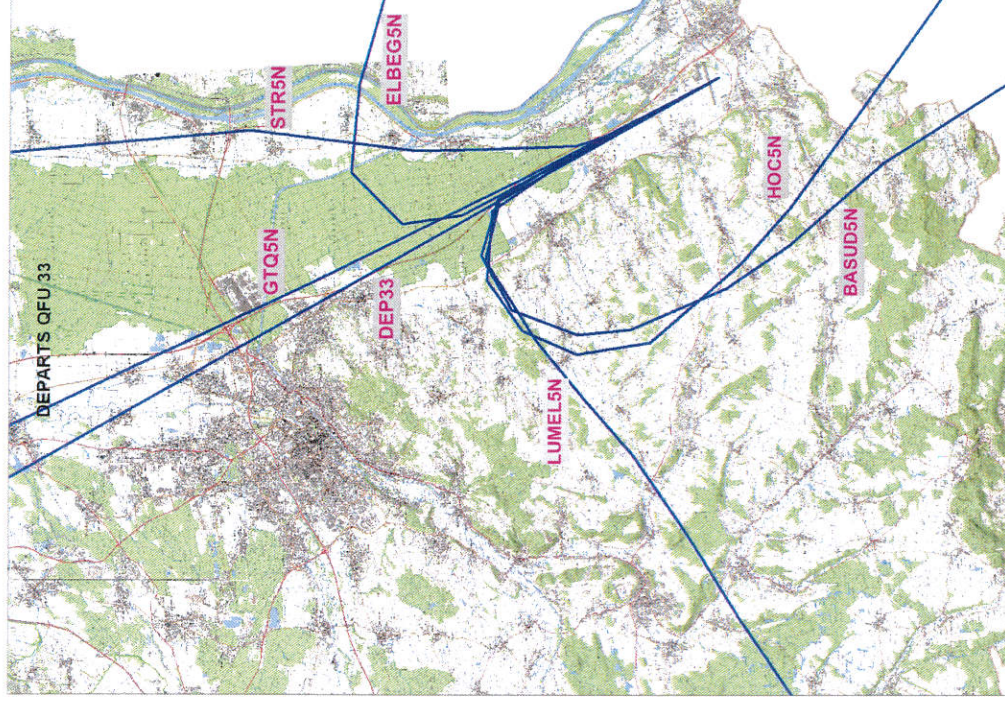
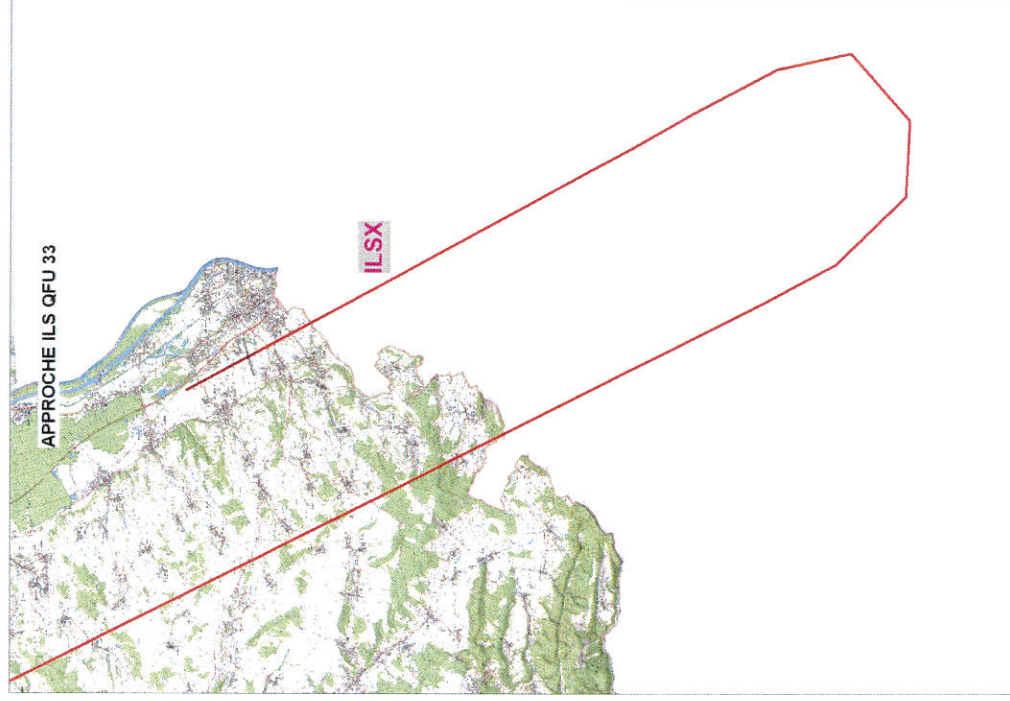
Annexe 1 : Procédure d'établissement et d'approbation des PGS



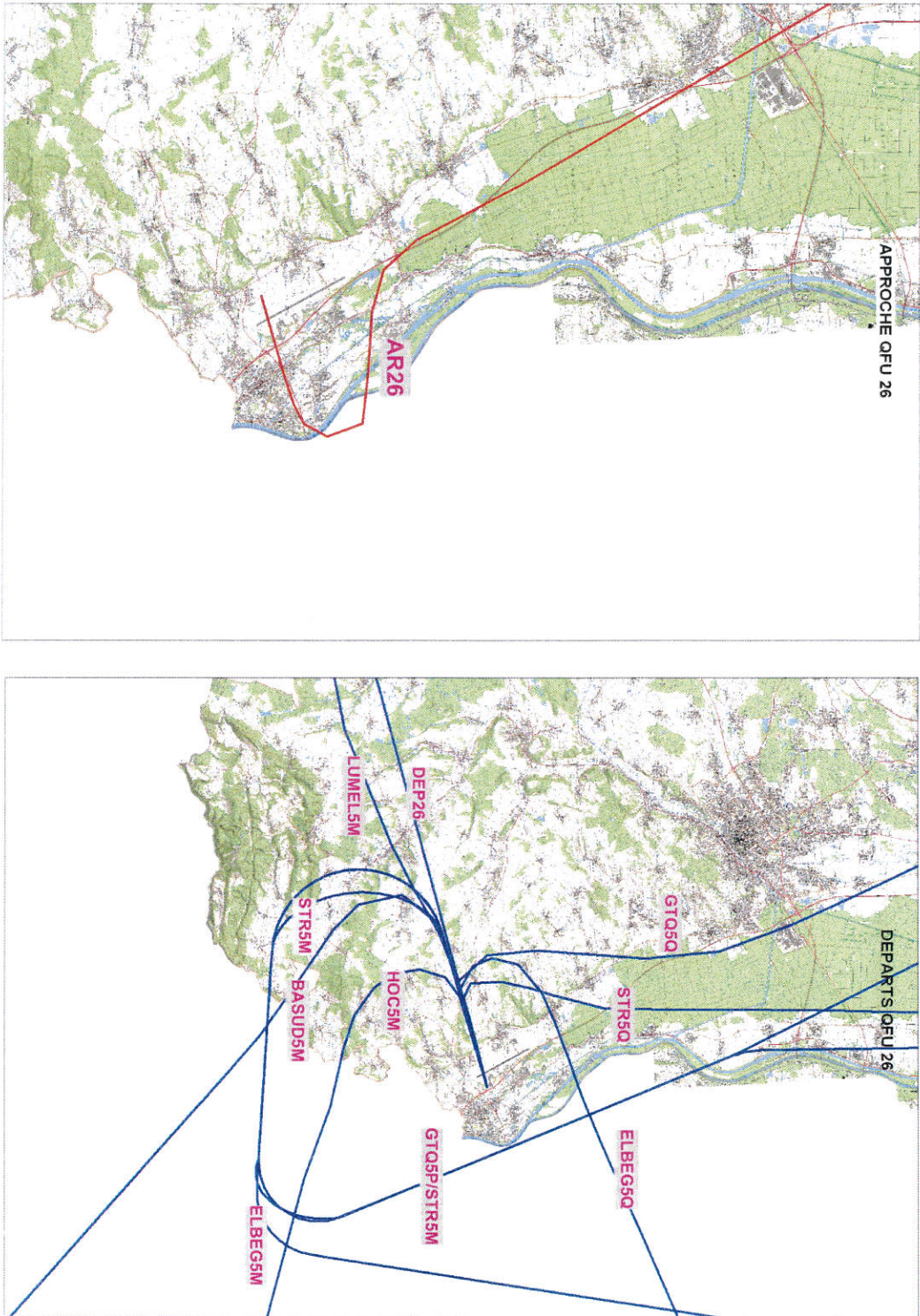
Annexe 2 : Arrivées et départs IFR en 15



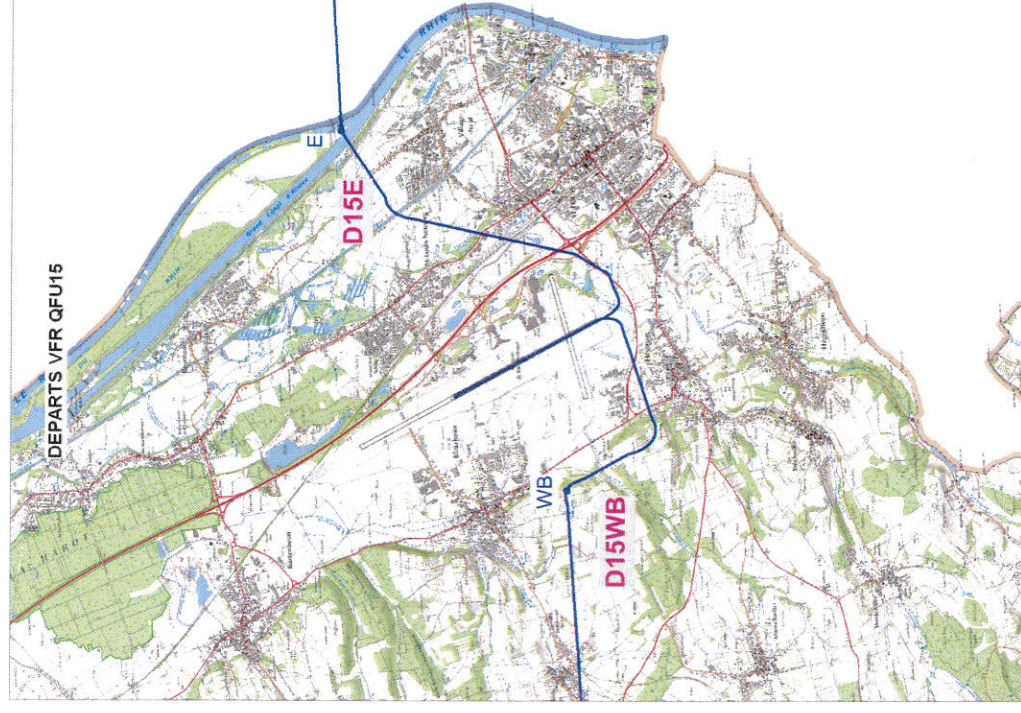
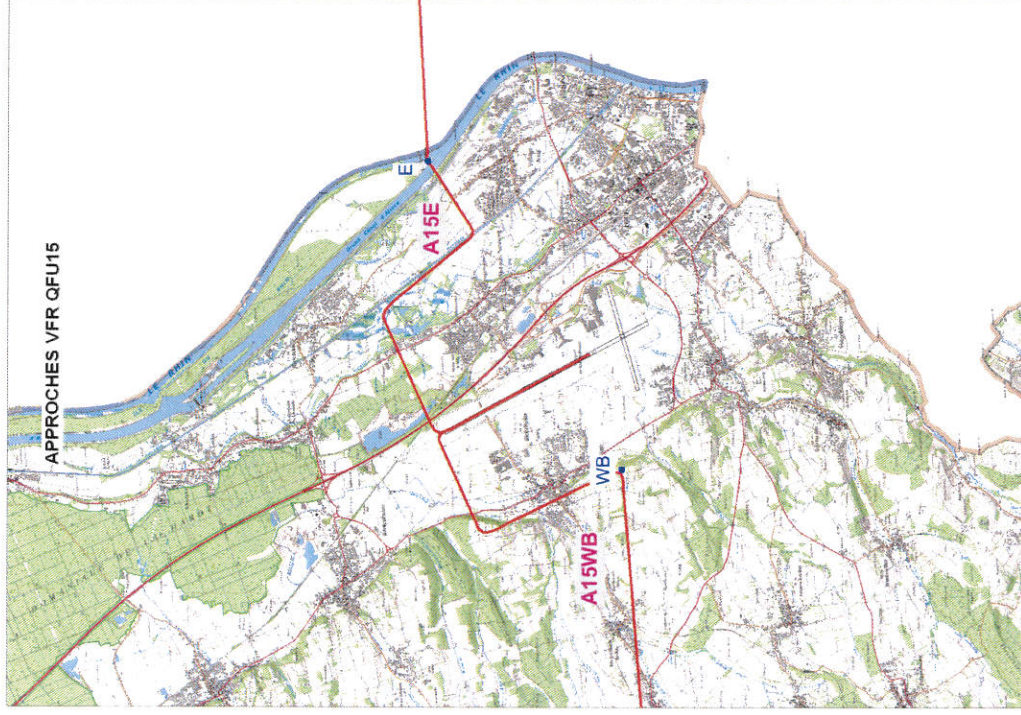
Annexe 3 : Arrivées et départs IFR en 33



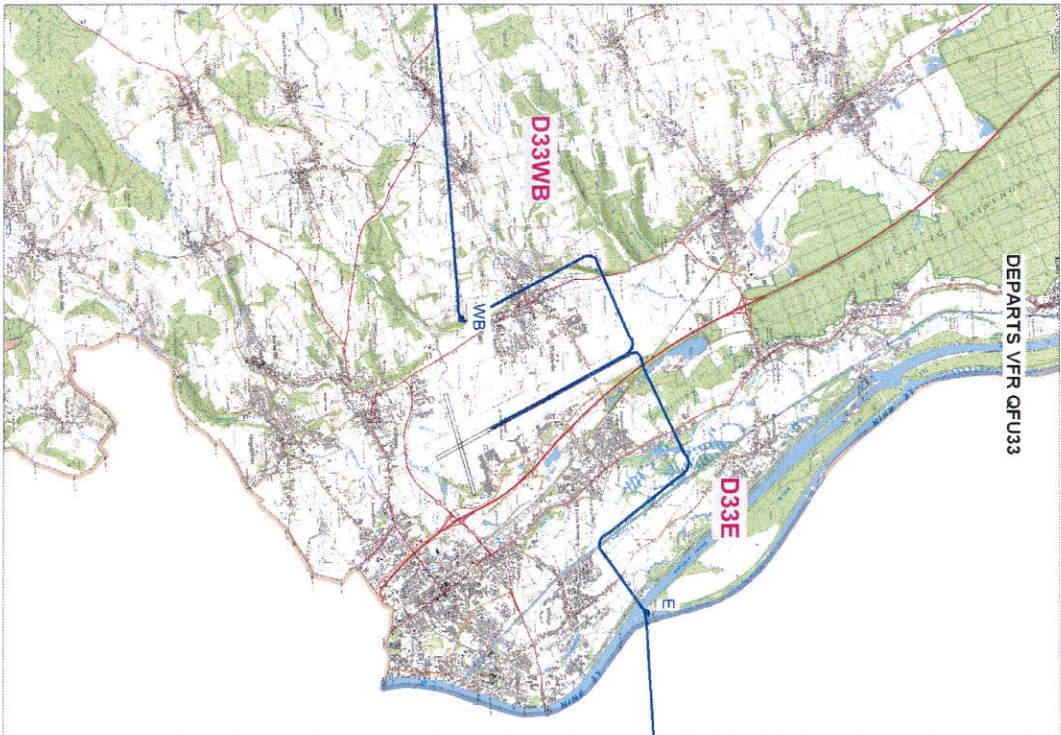
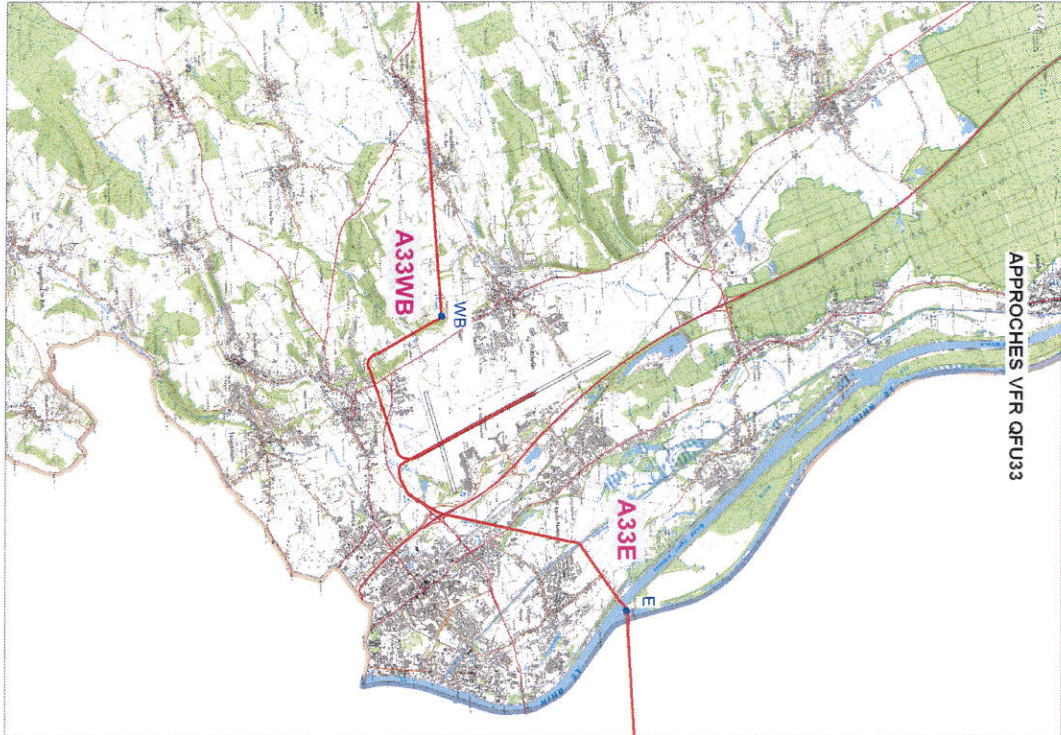
Annexe 4 : Arrivées et départs IFR en 26



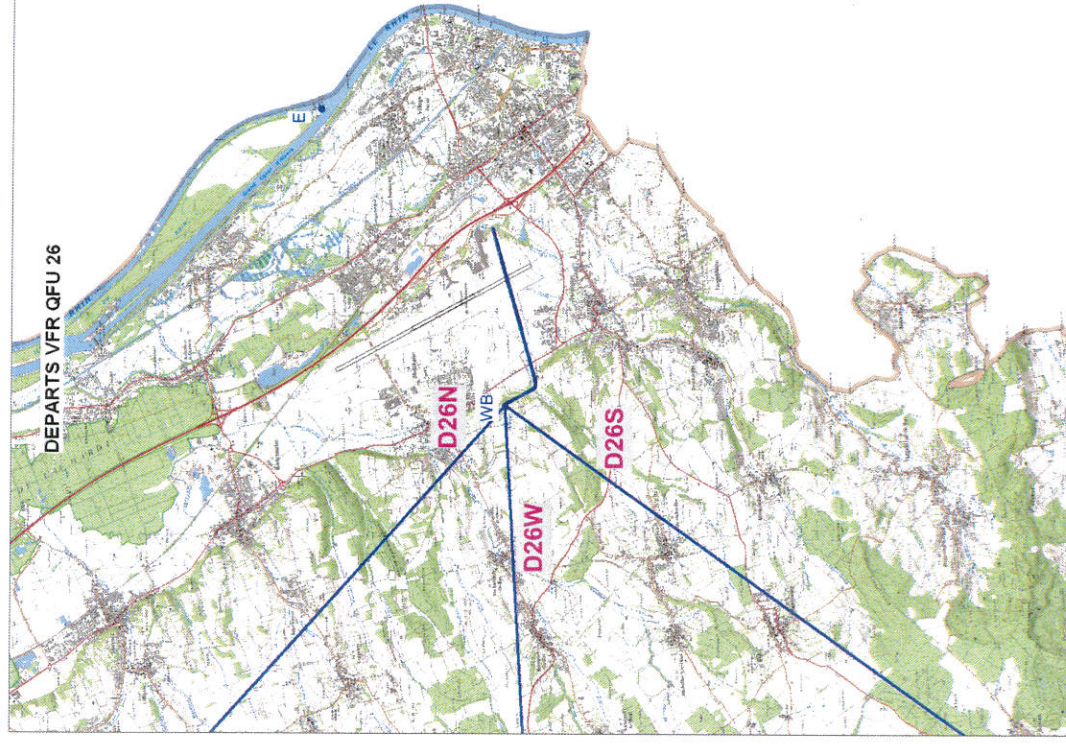
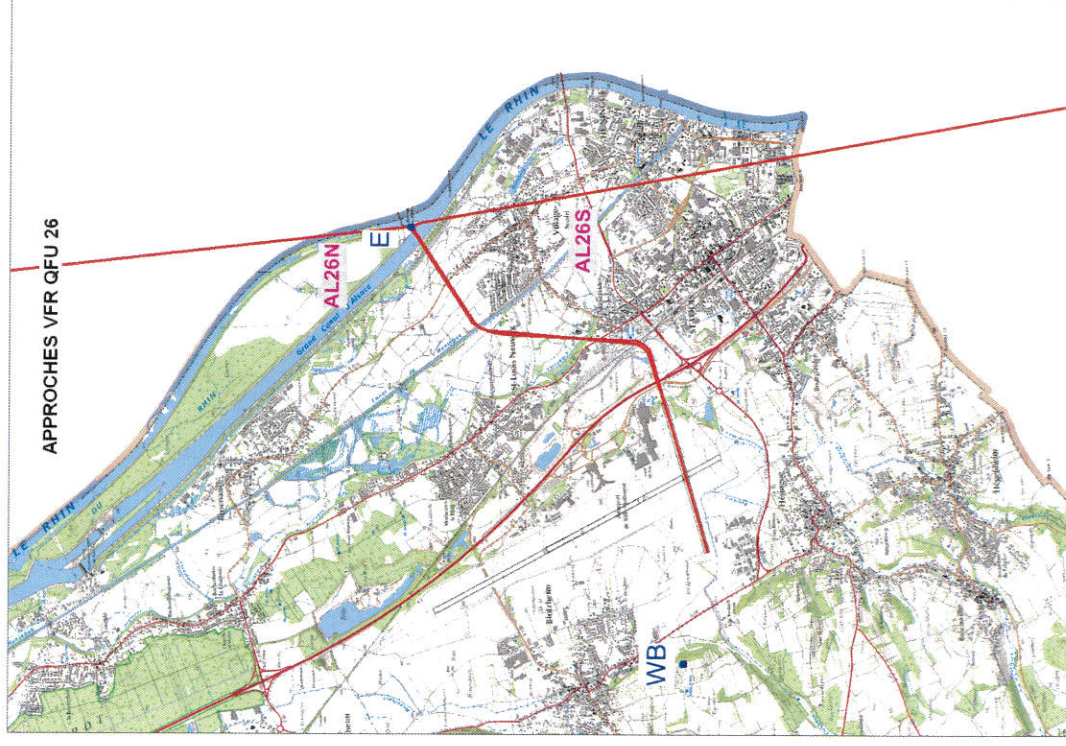
Annexe 5: Arrivées et départs VFR en 15



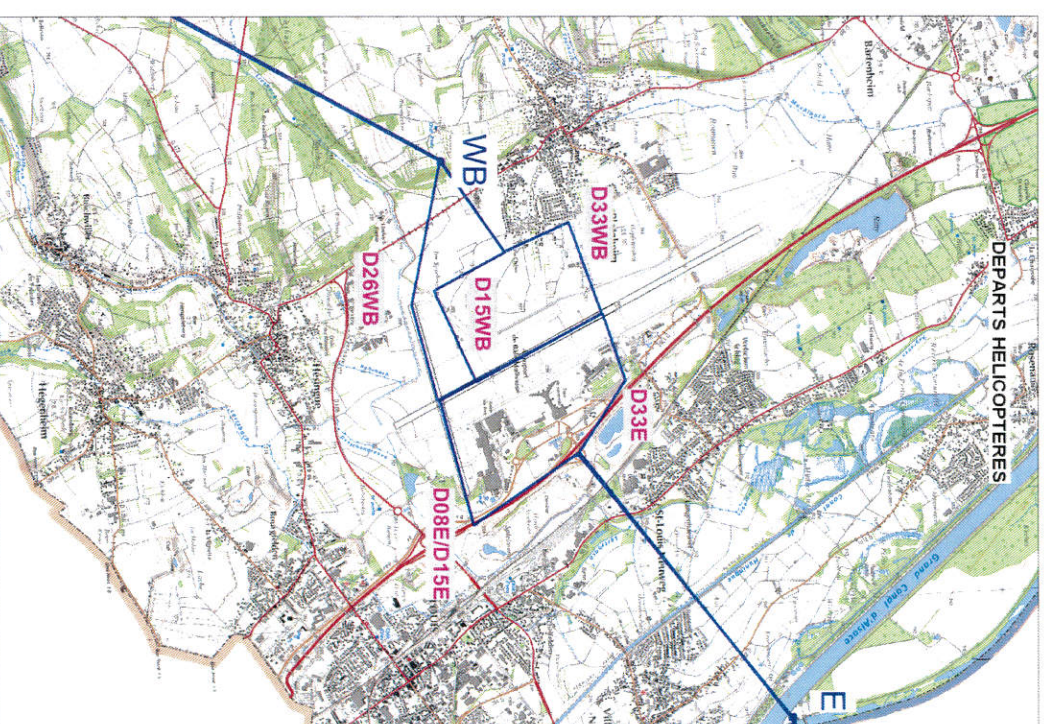
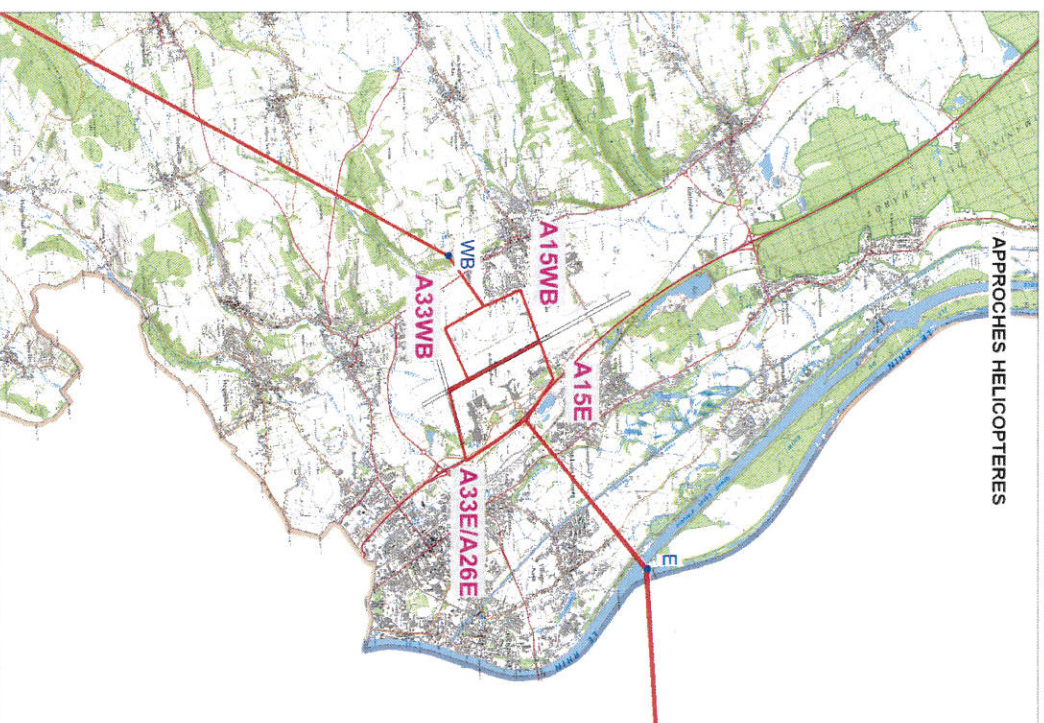
Annexe 6: Arrivées et départs VFR en 33



Annexe 7: Arrivées et départs VFR en 26

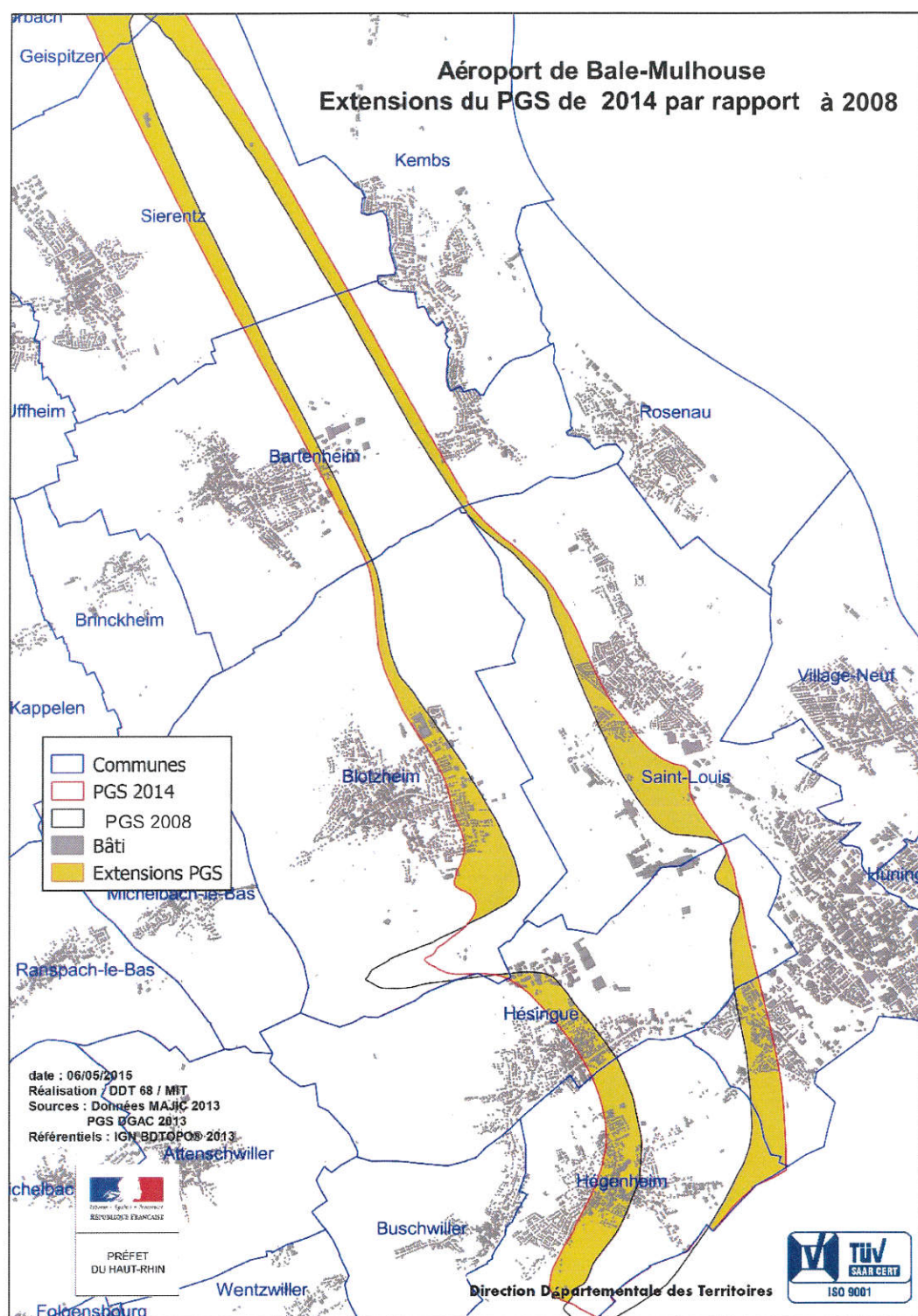


Annexe 8: Arrivées et départs Hélicoptères





Annexe 10: Extensions du PGS de 2014 par rapport à 2008



Mairie de Schlierbach
Courrier arrivé le 28/12/2015



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2015/0011

PRÉFET DU HAUT-RHIN

SOUS-PRÉFECTURE DE MULHOUSE
Bureau des Affaires Interministérielles

ARRETE

portant
approbation du Plan de Gêne Sonore de l'aéroport de Bâle Mulhouse

LE PREFET DU HAUT-RHIN
Chevalier de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'Ordre National du Mérite

- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.571-15 et L.571-16;
- VU** l'arrêté préfectoral n°200835-86 du 23 décembre 2008 portant approbation du Plan de Gêne Sonore de l'aéroport de Bâle-Mulhouse;
- VU** les délibérations des conseils municipaux de Sierentz (séance du 8 juin 2015), Blotzheim (séance du 25 juin 2015) et Saint-Louis (séance du 25 juin 2015);
- Considérant** que les communes de Geispitzen et de Hésingue, ainsi que la communauté d'agglomération Mulhouse Alsace Agglomération, n'ont formulées aucune observation, et que les communes de Bartenheim, Dietwiller, Hégenheim et Schlierbach n'ont pas émis d'avis, de ce fait leurs avis est réputé favorable;
- VU** l'avis émis lors de la séance du 4 novembre 2015 par le comité permanent de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse siégeant en qualité de Commission Consultative d'Aide aux Riverains;
- VU** l'avis émis le 4 décembre 2015 par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires;
- SUR** proposition du Sous-Préfet de la Sous-Préfecture de Mulhouse

ARRETE

Article 1^{er} -

Le Plan de Gêne Sonore de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, concernant les communes de Bartenheim, Blotzheim, Geispitzen, Hégenheim, Hésingue, Saint-Louis, Schlierbach, Sierentz, Dietwiller est approuvé. Le document graphique correspondant - plan DPLAN/STAC/ACE/ENV/PGS_LFSB/14-0420 de août 2014 - et son rapport de présentation V13 de décembre 2015 sont annexés au présent arrêté.

Article 2 -

En vue de l'information des tiers, une copie du Plan de Gêne Sonore sera déposée à la mairie de chaque commune concernée, où il pourra être consulté.
Le présent arrêté sera affiché pendant un mois dans chaque mairie concernée ainsi qu'en permanence dans les locaux de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.
Un avis faisant mention du présent arrêté et des lieux où le Plan de Gêne Sonore pourra être consulté sera inséré par les soins de la Préfecture dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans tout le département.

Article 3 -

L'arrêté n°200835-86 du 23 décembre 2008 et le document associé sont abrogés.

Article 4 -

Le Sous-Préfet de Mulhouse, les maires des communes concernées, le directeur de l'aéroport de Bâle-Mulhouse sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Colmar, le 15 DEC. 2015

Le Préfet,

Pascal LELARGE