

# Bulletin Environnement

1<sup>er</sup> trimestre 2019

Numéro 73



Zoom sur...

> page 2



Editorial

> page 3



Mouvements

> pages 4 à 5



Utilisation des pistes

> pages 6 à 8



Bruit

> pages 9 à 11



Protection du bruit

> page 12



Réclamations

> page 13



Plus de thèmes  
environnementaux

> pages 14 à 15

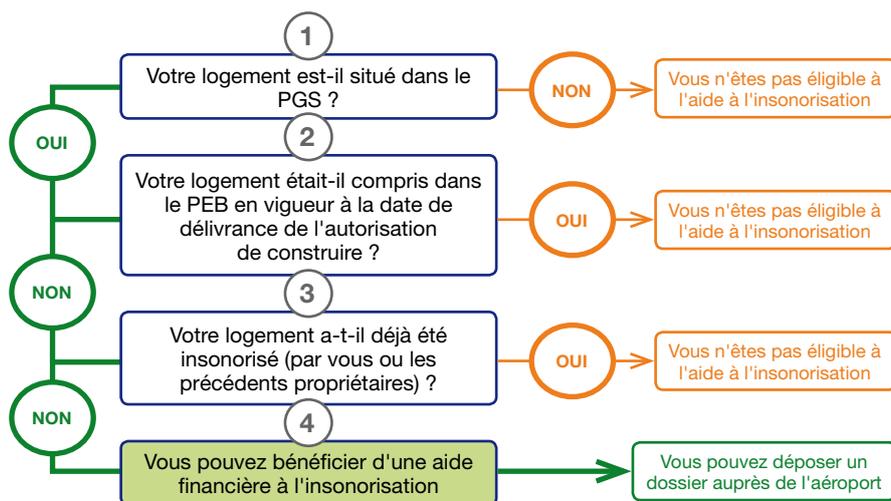
à bientôt. bis bald.



## Evolution des aides à l'insonorisation

Le Plan de Gêne Sonore (PGS) de Bâle-Mulhouse a été révisé en 2015. Il concerne les communes de Sierentz, Bartenheim, Saint-Louis, Blotzheim, Héisingue et Hégenheim et peut être consulté en mairie ou sur le site internet de l'Aéroport sous <https://www.euroairport.com/fr/euroairport/environnement/nuisances-sonores/limiter-impact.html>. La participation financière peut porter sur des travaux d'insonorisation des locaux affectés en tout ou partie du logement (autres que les hôtels), des établissements d'enseignement et des locaux à caractère sanitaire ou social ; les locaux professionnels ne sont pas concernés.

### Le dispositif d'aide : votre logement est-il éligible ?



Dans tous les cas, vous devez déposer une demande auprès de l'aéroport qui lancera l'instruction du dossier :

- Vérification de la localisation
- Demande de justificatifs de propriété (permis de construire ou acte notarié d'achat)

Si l'aéroport confirme l'éligibilité du dossier :

- Vous devrez choisir un acousticien
- Faire réaliser une étude acoustique
- Demander des devis selon les préconisations de l'acousticien
- Transmettre ces éléments à l'aéroport

Le dossier sera ensuite soumis à l'avis des membres de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR). En cas d'avis favorable, vous serez informés et pourrez lancer les travaux. Une fois les travaux achevés, vous recevrez, sur preuves de justificatifs, l'aide prévue.

De 2004 à fin 2018, 522 dossiers - soit environ 30% des bâtiments concernés - ont été clos (travaux achevés) pour les communes de Blotzheim, Hégenheim, Héisingue et Saint-Louis et ce pour un montant d'environ 9,1 millions d'euros.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation est financé pour chaque aéroport français au travers d'une redevance spécifique. Si pour les autres aéroports français, c'est l'Etat qui récupère ces redevances versées par les compagnies aériennes et les redistribue selon une clé de répartition particulière, à Bâle-Mulhouse, du fait de son statut binational, la Direction de l'Aéroport prélève directement la redevance bruit et avance les fonds sur son propre budget, par anticipation des recettes de la redevance bruit. Ainsi, les riverains répondant aux critères d'attribution sont plus rapidement satisfaits. Au 13 décembre 2018, l'avance de trésorerie s'élève à environ 3,6 millions d'euros.

Toute demande est à adresser à Mme Boltz / Service Environnement : Aéroport de Bâle-Mulhouse, BP 60120, 68304 SAINT LOUIS CEDEX, Tél : 03 89 90 25 73



Mesdames, Messieurs,

Vous tenez entre vos mains le premier numéro du bulletin environnement de l'année 2019. Avec le changement d'année, nous avons également dû changer de papier, car l'entreprise qui produisait le papier sur lequel nos publications étaient imprimées jusqu'ici a dû fermer ses portes.

Nous avons mis à profit cette situation pour passer en revue l'ensemble du processus de production et de distribution de ces publications et mettre en œuvre des changements là où cela était pertinent :

- Le papier que nous utilisons est depuis de nombreuses années un papier composé à 100% de papier recyclé et blanchi sans chlore. De plus, afin de limiter la consommation de ressources, nous misons de plus en plus sur une distribution électronique de nos publications.
- L'impression est réalisée exclusivement avec des encres d'origine végétale et en utilisant l'eau de pluie récoltée sur les toits de l'imprimerie. Pour l'ensemble de ces efforts, l'imprimerie a été certifiée « imprim'vert ».
- Nous avons choisi une imprimerie de la région, afin de soutenir l'économie régionale et pour limiter les distances de transport.
- Depuis longtemps, la mise sous pli et l'envoi des bulletins est assuré par un Etablissement et Service d'Aide par le Travail (ESAT) à proximité de l'aéroport, un établissement médico-social qui a pour objectif principal l'insertion sociale et professionnelle des adultes handicapés.

Comme vous pouvez le constater à la lecture de ces quelques points, les trois piliers du développement durable – l'environnement, l'économie et la société – sont couverts par ces engagements. Pour nous, cela constitue un défi permanent sur l'ensemble de nos projets !

D'autres changements sont intervenus au niveau des procédures d'envol. De nouvelles procédures RNAV sont entrées en fonction début février. Leur objectif : tout en assurant la sécurité des opérations, continuer à resserrer les trajectoires des aéronefs et réduire le nombre de personnes exposées au bruit en survolant le plus possible des zones présentant une faible densité d'habitations.

Alors que le premier objectif a été parfaitement atteint, une vérification des trajectoires effectivement empruntées a démontré que les avions décollant en direction du sud et poursuivant leur trajet vers l'ouest (en suivant les procédures TORPA7S et MOROK7S) survolaient des zones densément habitées au sud de l'aéroport. Ce constat – partagé par l'aéroport, la DGAC et l'OFAC – a conduit les autorités à entamer immédiatement un processus de correction pour ces trajectoires afin de ramener les avions au-dessus des zones faiblement habitées.

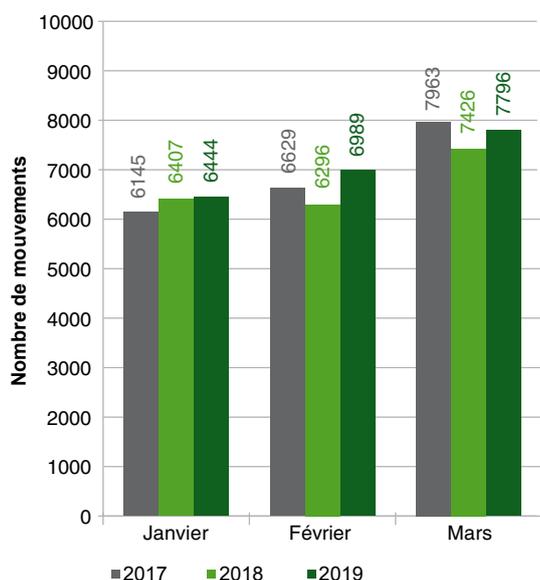
Cela devrait aboutir après études, vols tests et mises à l'enquête, à une mise en œuvre courant 2020. A noter que ceci ne remplace pas le contrôle de l'ensemble des procédures d'envol en service à l'aéroport de la piste 15 prévu par la DGAC pour 2022 dans le PPBE actuellement en vigueur.

Bonne lecture !

Jan Robra  
Responsable Service Environnement



## Mouvements mensuels



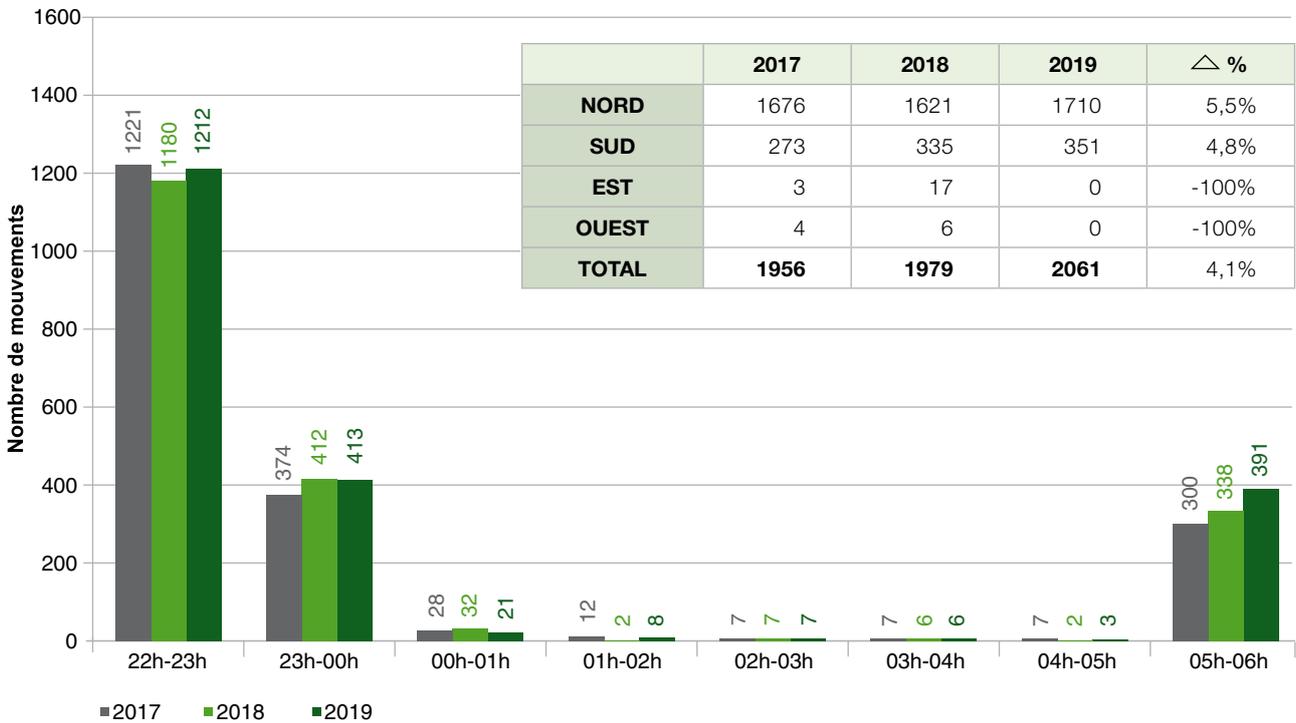
## Mouvements en détail

			2017	2018	2019	
<b>Décollages</b>	Standard Instrumental Departure (SID)	Règles de Vols aux Instruments (IFR) avec une procédure	8 041	8 203	8 158	76,9%
	Omnidirectionnel	Règles de Vols aux Instruments (IFR) sans procédure	320	349	633	6,0%
	Visual Flight Rules (VFR)	Règles de vol à vue (principalement vol d'entraînement, taxi, hélicoptères et photo)	1 995	1 505	1 812	17,1%
	<b>TOTAL DECOLLAGES</b>			<b>10 356</b>	<b>10 057</b>	<b>10 603</b>
<b>Atterrissages</b>	ILS 15 - (IFR)	Instrumental Landing System (ILS) - Piste 15	7 645	7 696	8 113	76,3%
	Piste 15 - (VFR)		1 563	1 194	1 473	13,8%
	ILS 33 - (IFR)	Instrumental Landing System (ILS) - Piste 33	712	778	634	6,0%
	Piste 33 - (VFR)		208	181	157	1,5%
	MVI - (IFR)	Mouvement à Vue Imposé Piste 33 MVI = VPT = Visual Approach with Prescribed Tracks	-	-	-	-
	Piste 08 - (IFR)		-	-	-	-
	Piste 08 - (VFR)		-	-	-	-
	Piste 26 - (IFR)		16	83	59	0,6%
	Piste 26 - (VFR)		236	140	190	1,8%
<b>TOTAL ATERRISSAGES</b>			<b>10 380</b>	<b>10 072</b>	<b>10 626</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL MOUVEMENTS</b>			<b>20 736</b>	<b>20 129</b>	<b>21 229</b>	-
<b>Touch and Go (= 1 atterrissage + 1 décollage)</b>			701	450	560	-
<b>Overshoot (= 1 atterrissage + 1 décollage)</b>			80	148	155	-

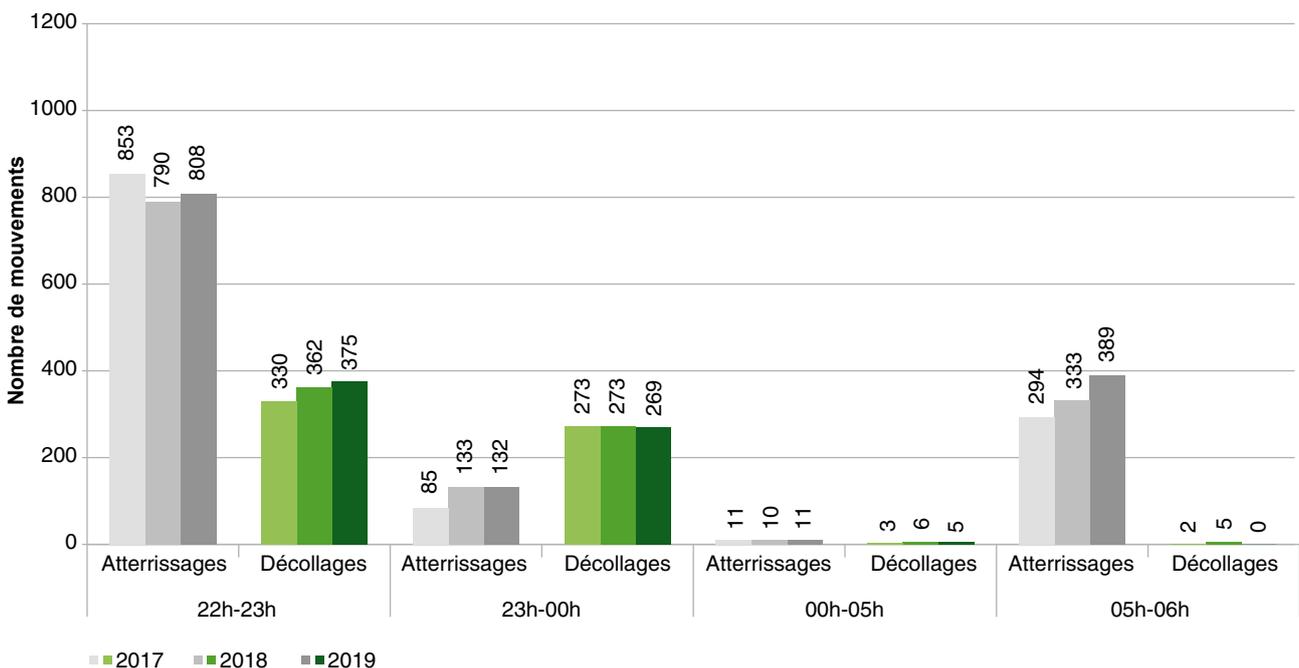
Lorsque non précisé par ailleurs : Mouvements = IFR + VFR



### Mouvements de nuit (22h-06h)

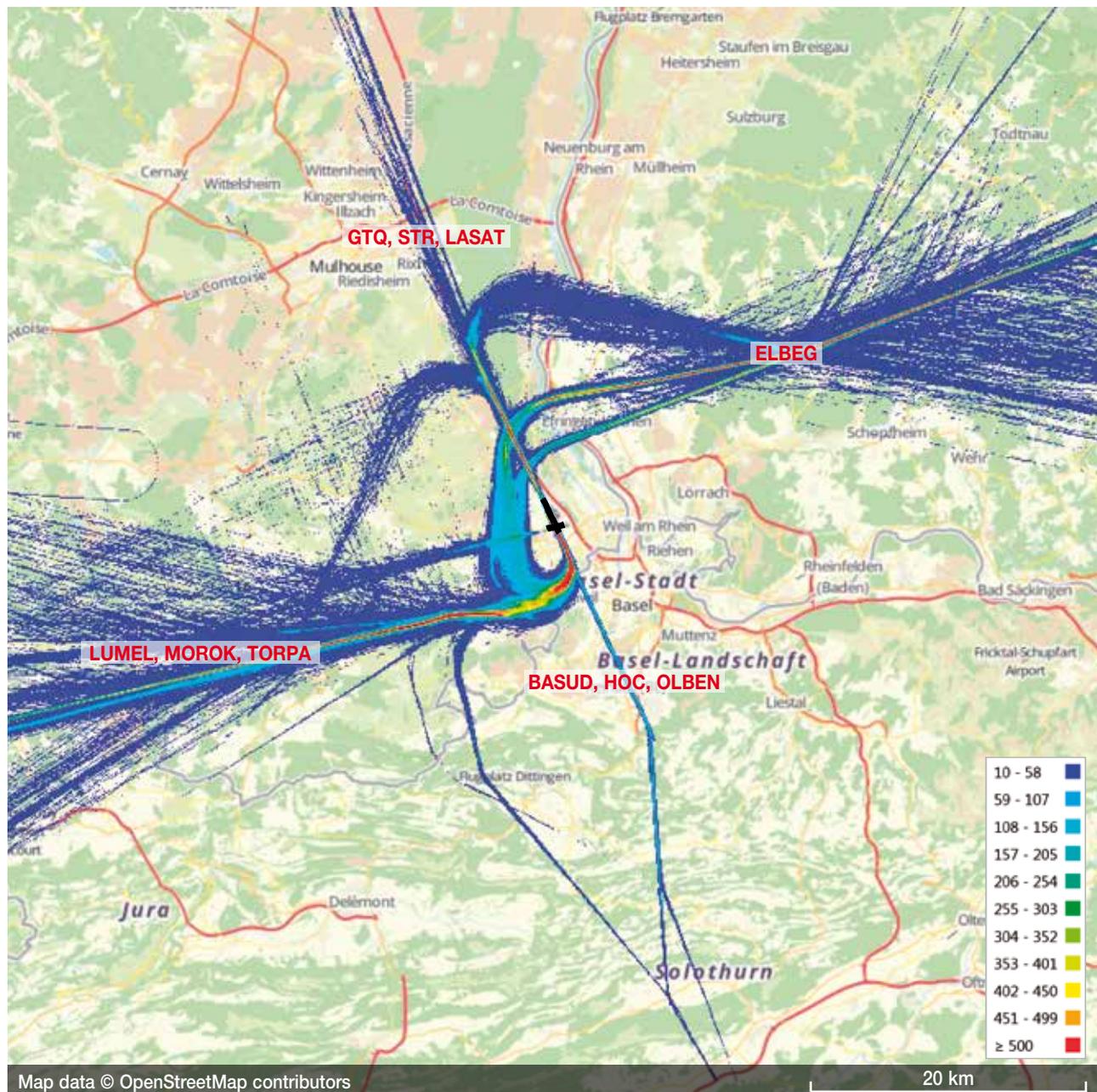


### Distribution horaire des mouvements nocturnes IFR (22h-06h)





## Décollages par trimestre



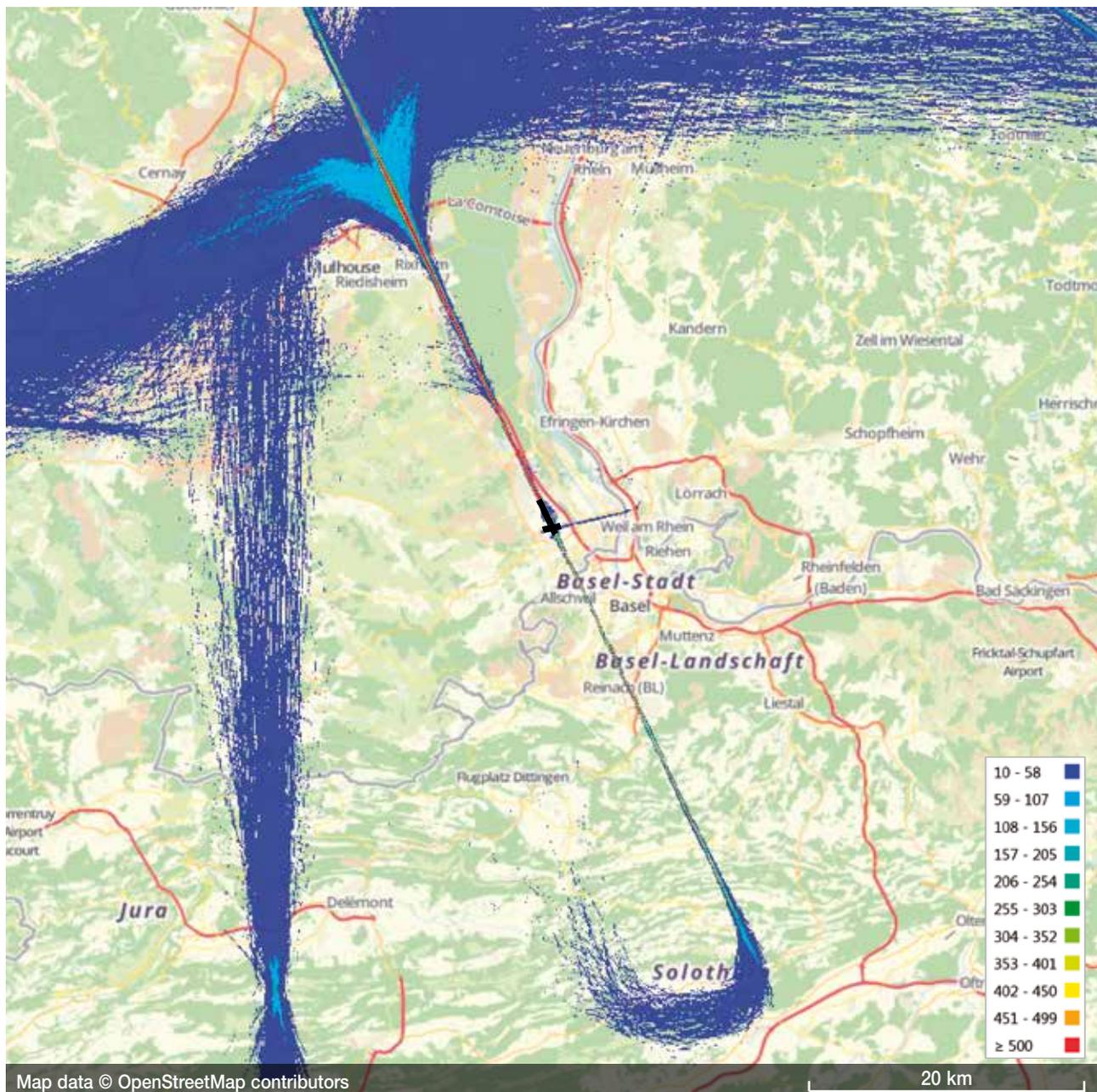
## Décollages selon les règles de Vols aux Instruments

	2017	2018	2019	
SD	GTQ + STR	637	144	112
	ELBEG	2 943	3 417	3 567
	dont ELBEG Y/S	2 249	2 470	2 670
	BASUD, HOC	893	690	216
	dont Direct	396	310	81
	LASAT*	-	-	0
	LUMEL	3 568	3 952	1 258
	MOROK*	-	-	1 330
	OLBEN*	-	-	414
	dont Direct	-	-	133
	TORPA*	-	-	1 261
	Omnidirectionnel	320	349	633
<b>TOTAL</b>	<b>8 361</b>	<b>8 552</b>	<b>8 791</b>	

\* Nouvelles procédures de départ au 01/02/2019



## Atterrissages par trimestre



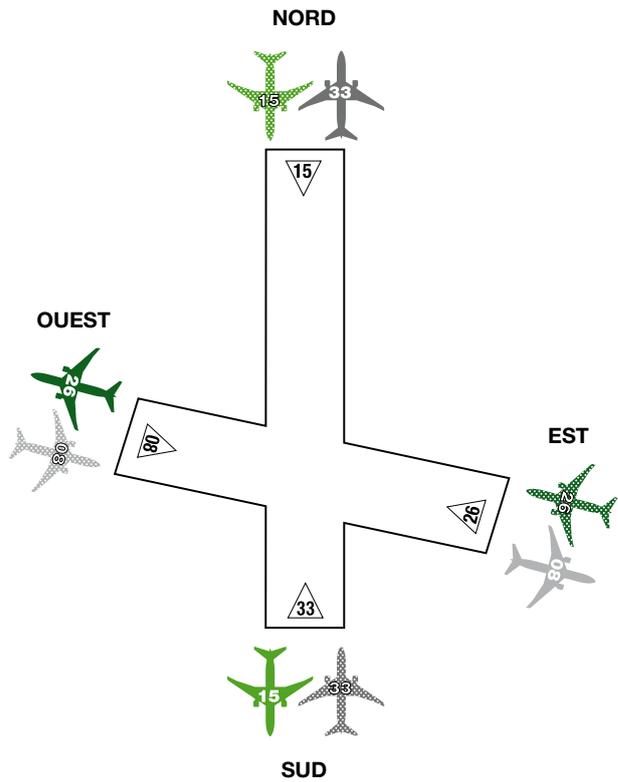
## Atterrissages selon les règles de Vols aux Instruments

	2017	2018	2019
Piste 08	0	0	0
Piste 15	7 645	7 696	8 113
Piste 26	16	83	59
Piste 33	712	778	634
ILS 33 en %	8,5%	9,1%	7,2%
<b>TOTAL</b>	<b>8 373</b>	<b>8 557</b>	<b>8 806</b>

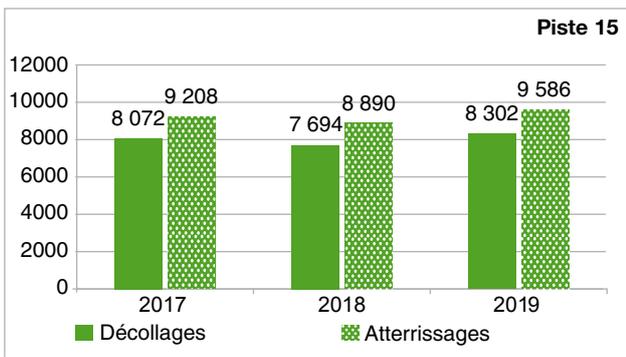


## Utilisation des pistes

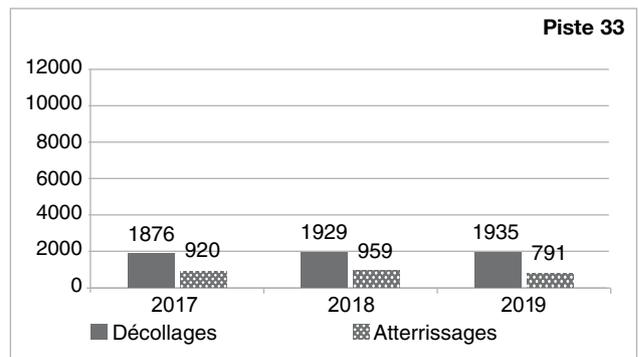
		TOTAL	dont IFR	% IFR
Décollages	Piste 15	8 302	6 701	76,2%
	Piste 33	1 935	1 768	20,1%
	Piste 26	365	322	3,7%
	Piste 08	1	0	0,0%
	<b>TOTAL</b>	<b>10 603</b>	<b>8 791</b>	<b>100,0%</b>
Atterrissages	Piste 15	9 586	8 113	92,1%
	Piste 33	791	634	7,2%
	Piste 26	249	59	0,7%
	Piste 08	0	0	0,0%
	<b>TOTAL</b>	<b>10 626</b>	<b>8 806</b>	<b>100,0%</b>
<b>TOTAL MOUVEMENTS</b>		<b>21 229</b>	<b>17 597</b>	



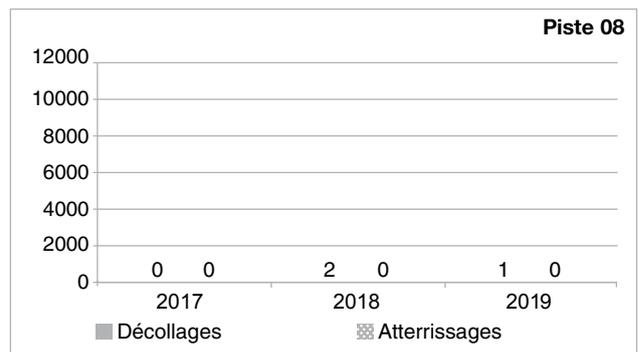
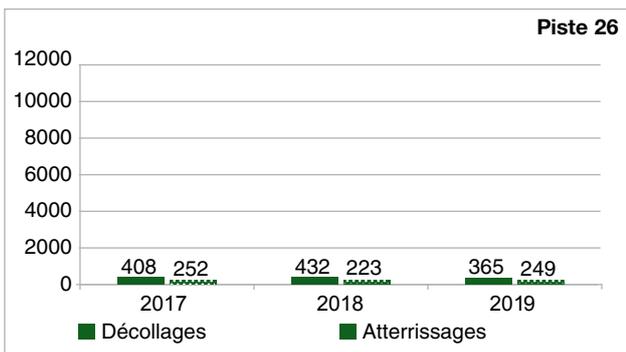
## Utilisation des pistes



Nombre de mouvements



Nombre de mouvements





## Evènement de bruit aéronautique avec un niveau maximal supérieur à 70dB(A)

Tranche Horaire	06h-07h	07h-18h	18h-22h	22h-23h	23h-24h	24h-06h	06h-07h	07h-18h	18h-22h	22h-23h	23h-24h	24h-06h
Lieu/Disponibilité des données	<b>Basel-Neubad</b> / 97,8%						<b>Binningen</b> / 99,7%					
Lmax 70-75 dB	28	493	113	44	9	0	4	394	78	19	4	1
Lmax 75-80 dB	1	310	87	24	3	2	0	215	61	17	2	1
Lmax 80-85 dB	0	6	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lieu/Disponibilité des données	<b>Allschwil</b> / 98,6%						<b>Neuallschwil</b> / 97,5%					
Lmax 70-75 dB	162	1648	663	145	18	1	83	1127	314	86	21	1
Lmax 75-80 dB	187	1371	476	104	23	1	11	415	115	40	8	2
Lmax 80-85 dB	3	35	8	5	0	0	0	1	2	1	0	0
Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lieu/Disponibilité des données	<b>Buschwiller</b> / 98,2%						<b>Hésingue</b> / 98,7%					
Lmax 70-75 dB	36	612	226	61	7	0	110	1075	335	74	13	0
Lmax 75-80 dB	7	85	37	12	1	0	274	2400	841	142	18	2
Lmax 80-85 dB	0	0	0	1	0	0	9	159	49	34	12	0
Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lieu/Disponibilité des données	<b>Blotzheim</b> / 99,6%						<b>Bartenheim</b> / 99,6%					
Lmax 70-75 dB	45	256	76	39	42	0	180	496	162	43	125	4
Lmax 75-80 dB	2	5	4	3	2	0	2	29	22	10	65	0
Lmax 80-85 dB	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lieu/Disponibilité des données	<b>Efringen-Kirchen</b> / 99,7%						<b>Station mobile</b>					
Lmax 70-75 dB	0	0	1	1	0	0	www.euroairport.com					
Lmax 75-80 dB	0	0	0	0	0	0						
Lmax 80-85 dB	0	0	0	0	0	0						
Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0						
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0						

Les résultats des valeurs mesurées par la station mobile ainsi que des données complémentaires sont disponibles sous [www.euroairport.com](http://www.euroairport.com)

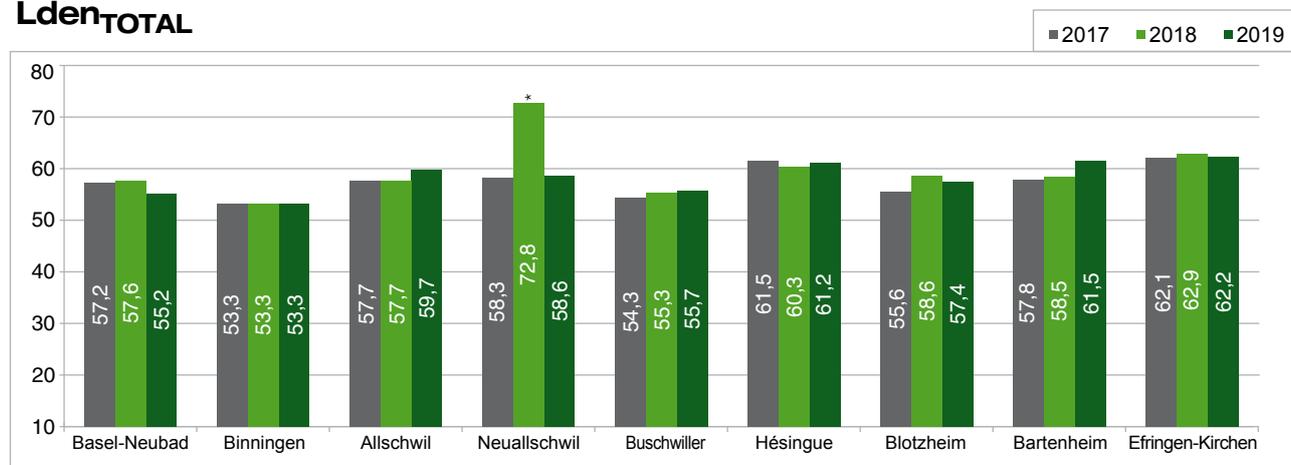
**L<sub>max</sub>** : il exprime la plus grande valeur mesurée lors d'un survol.

**dB(A)** : le décibel exprimé en dB est l'unité principale retenue pour mesurer le niveau sonore. Le décibel A, dB(A) est internationalement reconnu et a l'avantage de bien se calquer sur les différentes sensibilités de l'oreille humaine.



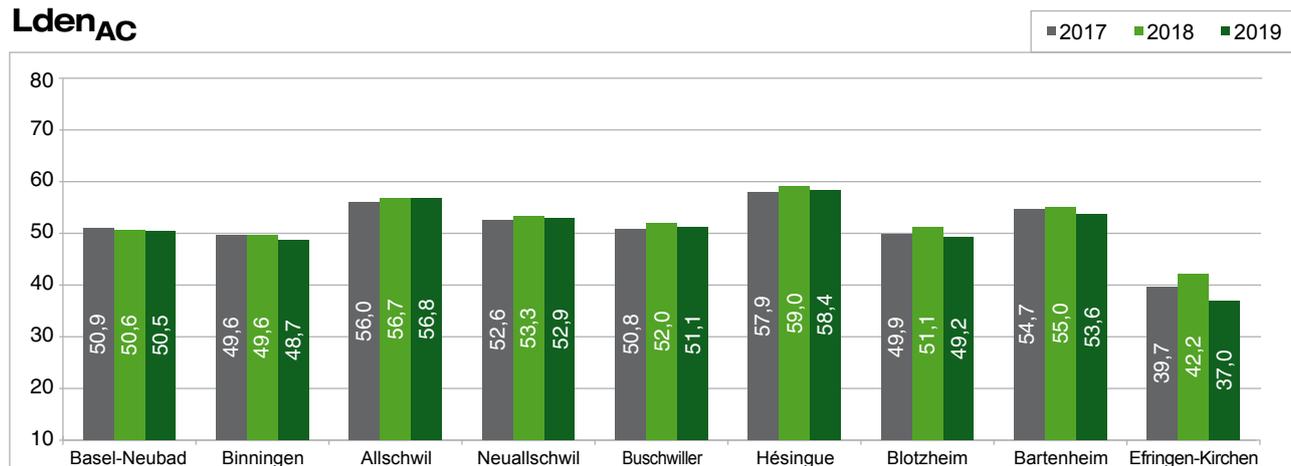
## Nuisances sonores

### Lden<sub>TOTAL</sub>



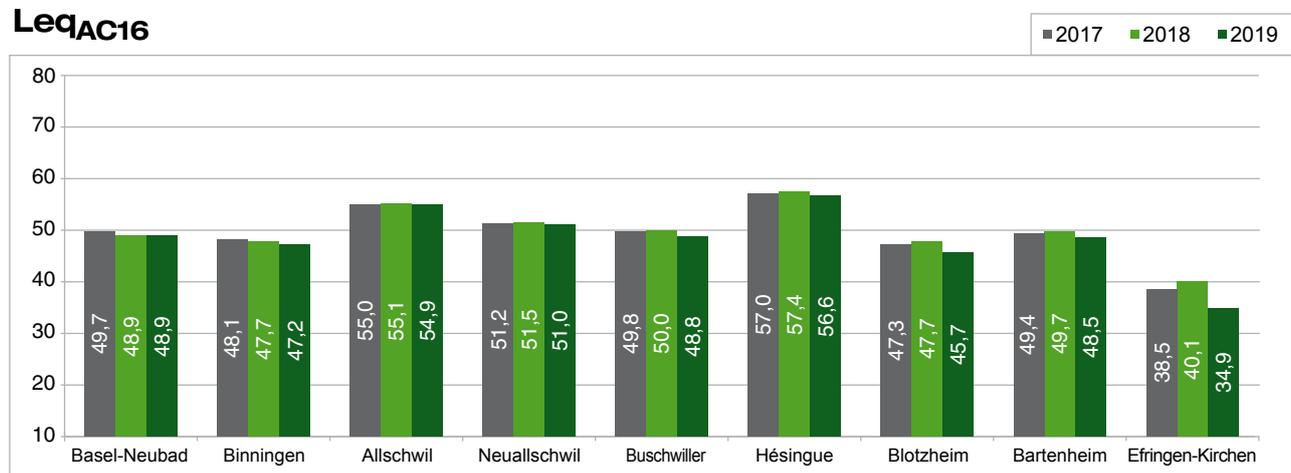
**Lden<sub>TOTAL</sub>** : niveau de bruit prenant en compte l'ensemble des composantes du bruit, ce qui équivaut au bruit ambiant, comprenant à la fois le bruit des avions et le bruit de fond. Pour calculer cet indice, la journée est divisée en 12 heures de jour de 06h00 à 18h00 (day), en 4 heures de période intermédiaire ou soirée de 18h00 à 22h00 (evening) et en 8 heures de nuit de 22h00 à 06h00 (night). Les heures de soirée sont pondérées de +5 dB(A), celles de nuit de +10 dB(A).

### Lden<sub>AC</sub>



**Lden<sub>AC</sub>** : niveau de bruit correspondant à l'ensemble des événements de bruit d'aéronefs. Pour calculer cet indice, la journée est divisée en 12 heures de jour de 06h00 à 18h00 (day), en 4 heures de période intermédiaire ou soirée de 18h00 à 22h00 (evening) et en 8 heures de nuit de 22h00 à 06h00 (night). Les heures de soirée sont pondérées de +5 dB(A), celles de nuit de +10 dB(A).

### Leq<sub>AC16</sub>

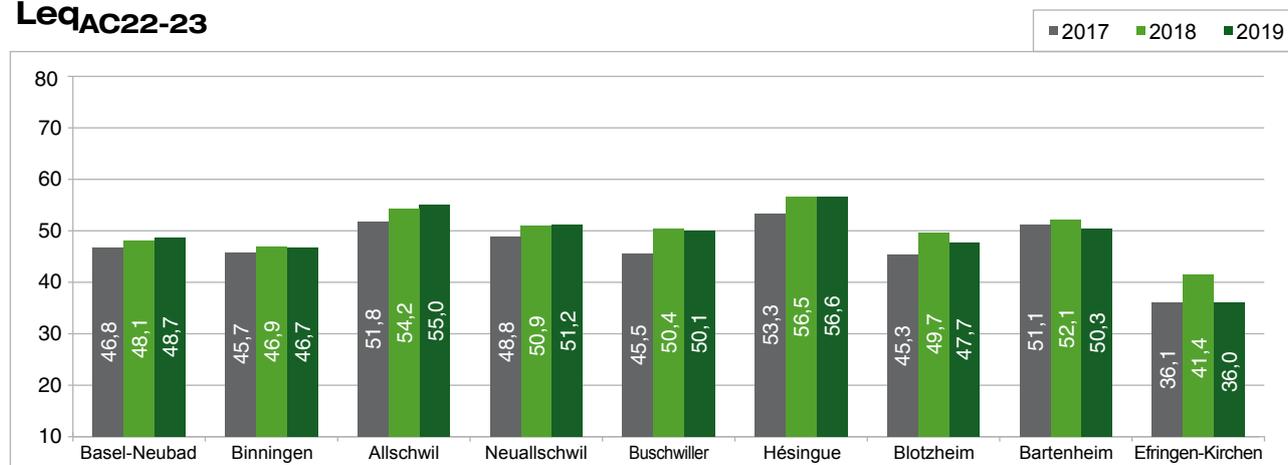


**Leq<sub>AC16</sub>** : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs pour la période 06h00 - 22h00.



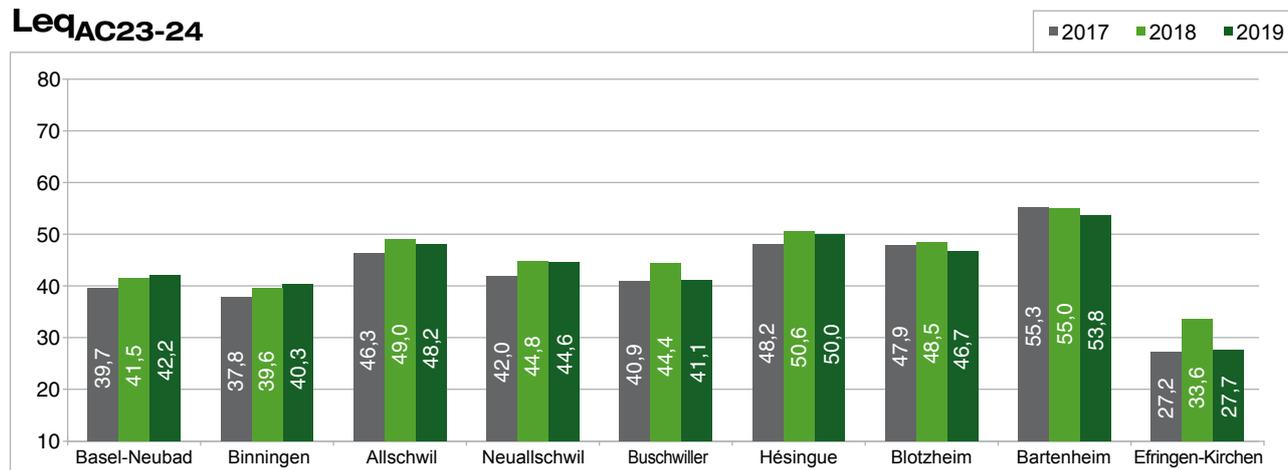
## Nuisances sonores pendant la nuit

### Leq<sub>AC22-23</sub>



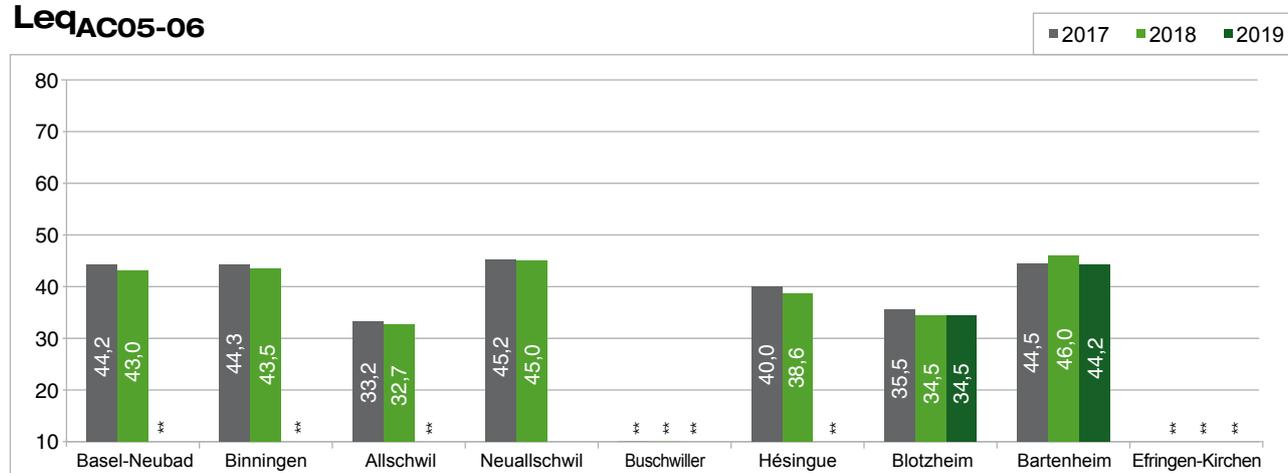
Leq<sub>AC22-23</sub> : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs entre 22h00 et 23h00 (aussi appelée la première heure de nuit).

### Leq<sub>AC23-24</sub>



Leq<sub>AC23-00</sub> : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs entre 23h00 et 00h00 (aussi appelée deuxième heure de nuit). Les vols entre 00h00 et 05h00 sont aussi pris en compte dans le calcul de la deuxième heure de nuit.

### Leq<sub>AC05-06</sub>



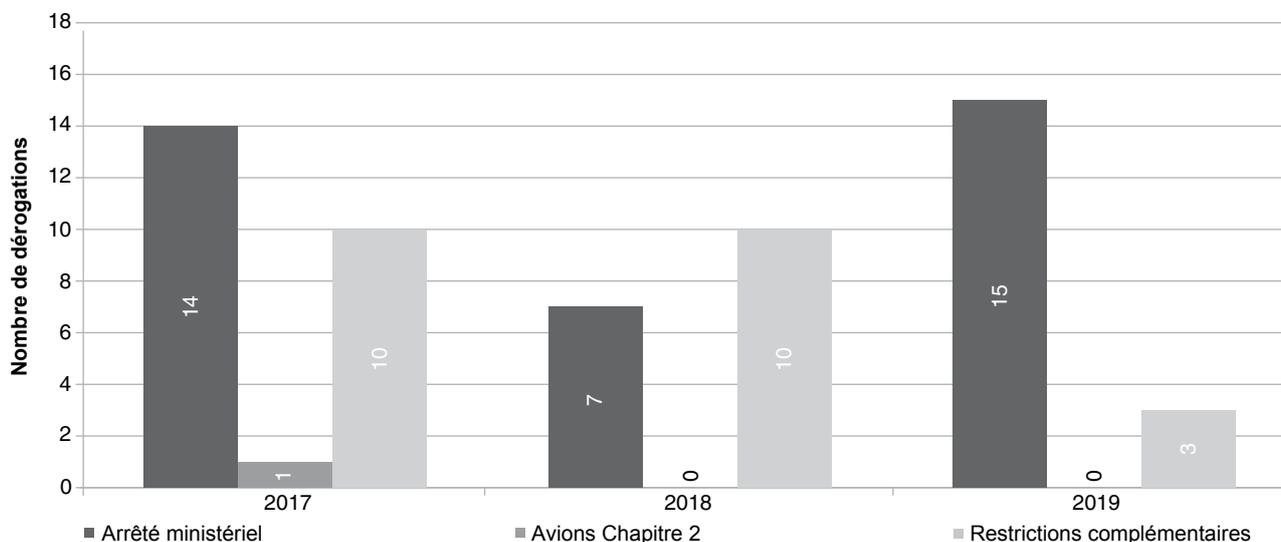
Leq<sub>AC05-06</sub> : niveau de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs entre 05h00 et 06h00 (aussi appelée dernière heure de nuit).

\* Niveau de bruit ambiant plus élevé (LeqTOTAL) en raison de travaux de maintenance réalisés sur la station de mesure, sans impact sur les niveaux de bruit correspondant aux événements de bruit d'aéronefs.

\*\* Les valeurs mesurées ne sont indiquées que s'il y a eu des événements sur plus d'un mois.



## Dérogations accordées et utilisées



L'EuroAirport dispose de restrictions d'exploitation résultant d'un arrêté ministériel et de restrictions complémentaires décidées par le Conseil d'Administration. Les avions du Chapitre 2 (avions plus anciens et plus bruyants) sont interdits au décollage et à l'atterrissage, de jour comme de nuit, sauf en cas de dérogation accordée par les autorités de l'Aviation Civile.

Au total, 62 dérogations ont été demandées au cours de ce trimestre. 12 (19%) ont été refusées et 26 (42%) n'ont pas été utilisées.

## Manquements aux restrictions

Date de l'événement	Compagnie	Type d'avion	Type de l'infraction	Amende	Nombre de réclamations
24/03/2019					0
28/02/2019					1
27/02/2019					1
19/02/2019			En cours d'instruction		1
10/02/2019					1
10/02/2019					1
27/01/2019					0
29/03/2018					0
29/03/2018			En cours d'instruction		0
13/03/2018					0
03/02/2018					0
28/03/2017	ARCUS AIR LOGISTIC	E50P	H	10 000 €	1
16/03/2017			En cours d'instruction		0
15/03/2017	ARCUS AIR LOGISTIC	E50P	G	8 000 €	0

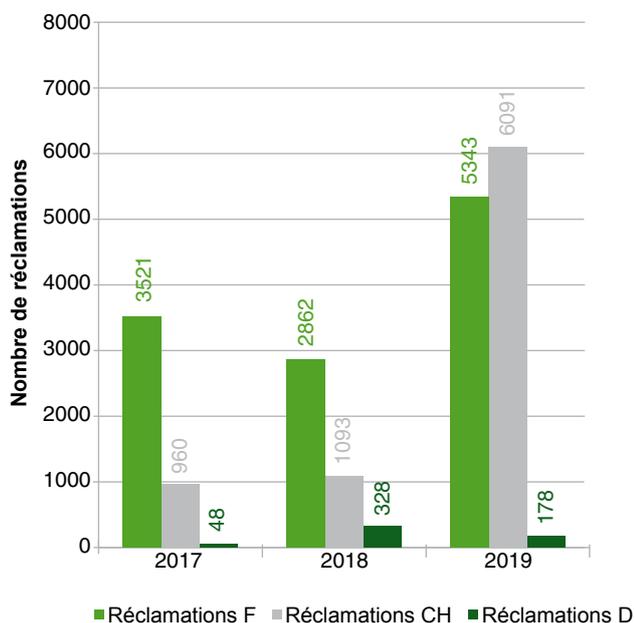
### Type d'infraction

- A Atterrissage et décollage avions Chapitre 2 ICAO
- B Atterrissage entre 00h00 et 05h00
- C Décollage entre 00h00 et 06h00
- D Atterrissage et décollage aéronefs Chapitre 3 les plus bruyants
- E Atterrissage ou décollage vol aviation générale entre 22h00 et 00h00
- F Essais moteurs en dehors du Silencer
- G Non respect en régime de vol IFR de procédure particulière de décollage et de montée initiale (S.I.D.)
- H Non respect en régime de vol IFR de la procédure d'atterrissage à vue en piste 15

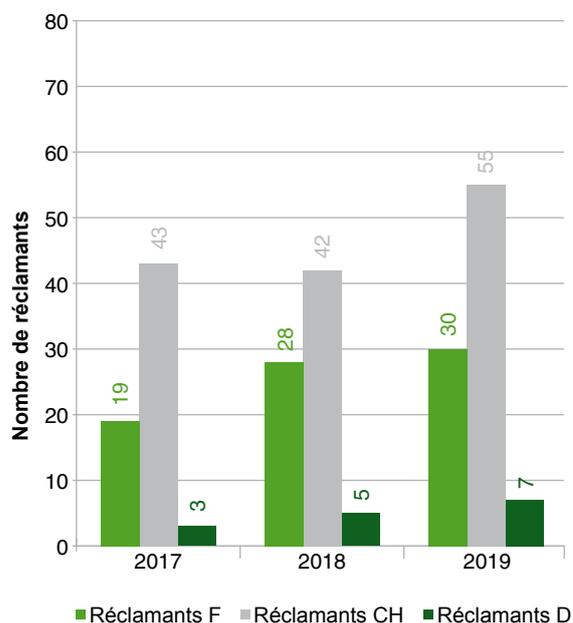
Toute infraction identifiée est notifiée à la compagnie concernée par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), les sanctions éventuelles étant prononcées par l'ACNUSA. Vous pouvez trouver de plus amples informations sur le site internet : [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)



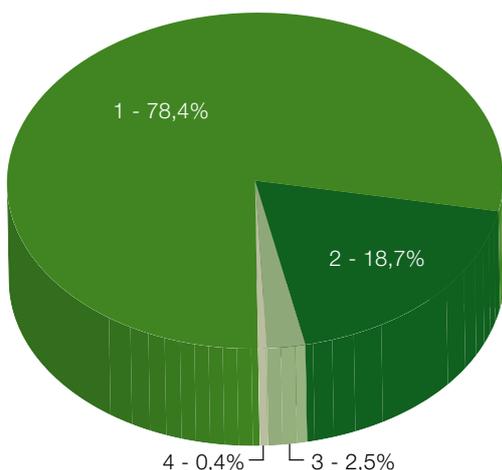
### Réclamations par pays



### Réclamants par pays



### Causes des réclamations



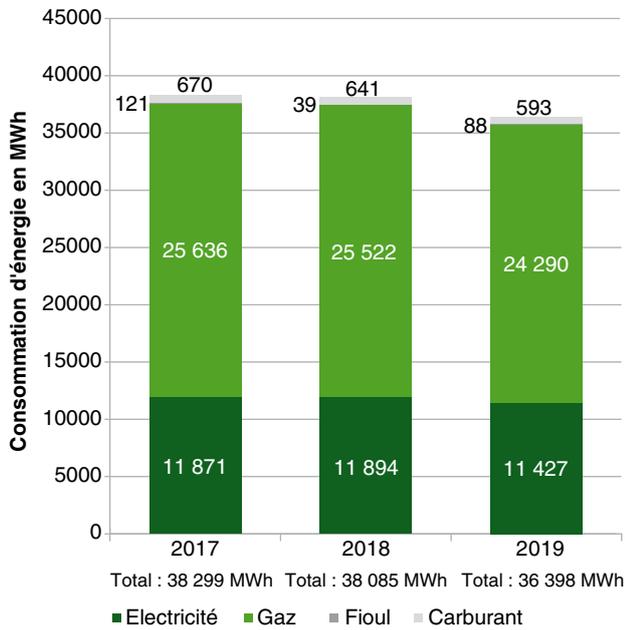
- 1 - Passage trop bruyant/trop bas
- 2 - Atterrissage par le Sud (ILS 33)
- 3 - Vols de nuit (trafic 22h00-06h00)
- 4 - Autre (Procédure, Trajectoire (général), départ direct vers le Sud, décollage ELBEG, mouvement fret, essais moteurs)

### Méthode de comptage des réclamations

Tout courrier arrivant (lettre, fax ou courriel) et tout appel téléphonique est comptabilisé comme une réclamation indépendamment du nombre d'événements qu'il contient. Il n'est pas comptabilisé de réclamation lorsqu'un riverain prend contact avec l'EuroAirport une seconde fois pour la même réclamation. Toute réclamation non identifiée (nom du réclamant et/ou lieu d'habitation) est classée sous la rubrique «anonyme».

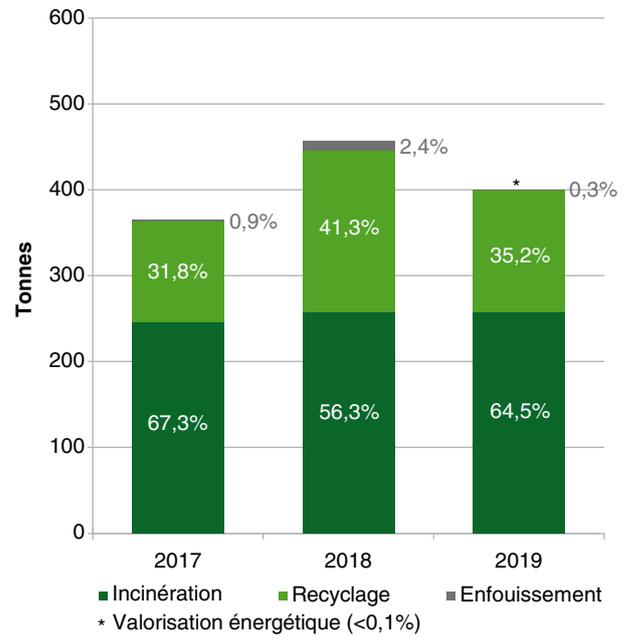


## Consommation d'énergie



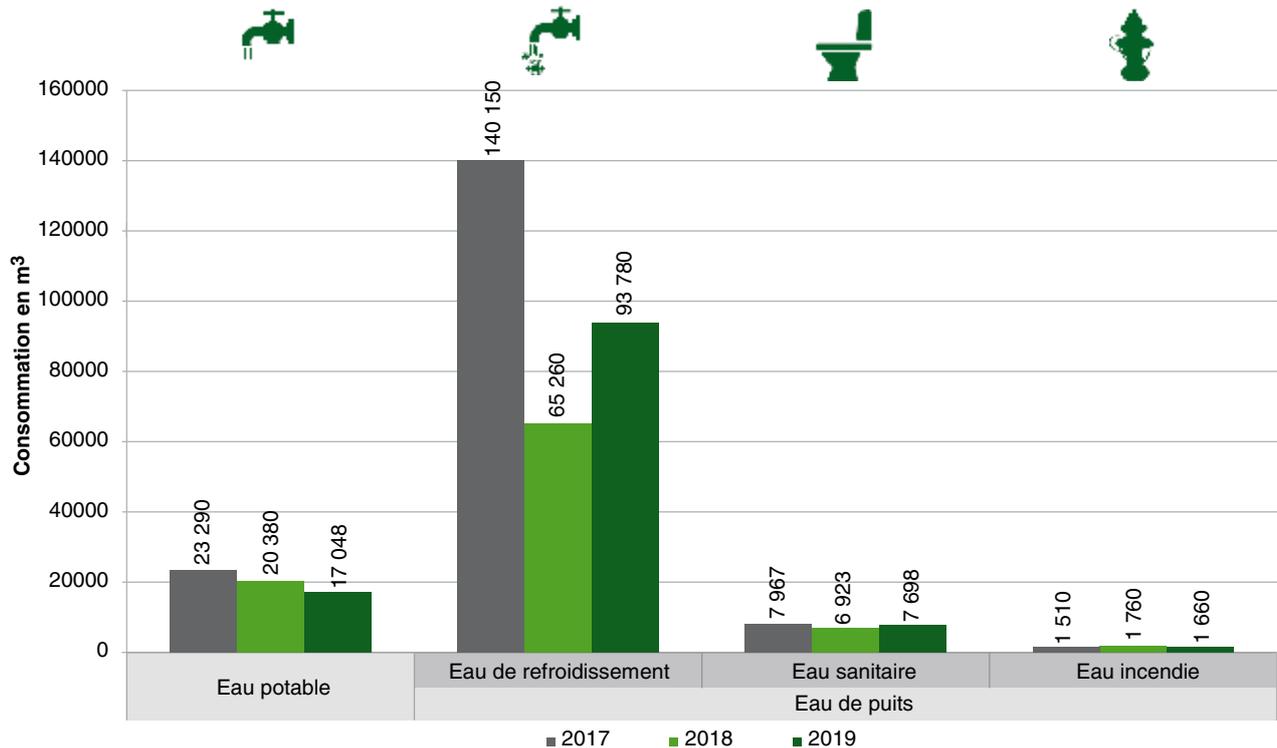
La consommation énergétique de la plate-forme regroupe l'utilisation de quatre types d'énergies différentes : l'électricité, le gaz, le fioul et le carburant. Sont représentées au travers du graphique suivant les consommations des énergies fournies et distribuées par la Direction de l'Aéroport. L'avitaillement est exclu.

## Gestion des déchets



Le graphique montre l'évolution des quantités de déchets produits sur la plate-forme et gérés par l'Aéroport de Bâle-Mulhouse.

## Gestion des eaux





Dans le cadre de l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel), les prairies de l'aéroport ont été catégorisées en ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) de type 1.

Cette zone fait l'objet d'une fiche qui indique que le site de l'aéroport correspond à un grand complexe de prairies et pelouses maigres plus ou moins développées, représentant une grande particularité au sein de la zone agricole intensive de la Harth et que l'utilisation comme aérodrome ne nuit pas à la qualité des habitats, le site faisant l'objet d'une gestion tout à fait appropriée.

Vous trouverez plus d'informations à l'adresse suivante : <https://inpn.mnhn.fr/zone/znieff/420030225.pdf>

Flughafen Basel-Mulhouse  
Postfach 142  
CH-4030 Basel  
Tel. +41 (0)61 325 31 11  
Fax +41 (0)61 325 25 46

Aéroport de Bâle-Mulhouse  
BP 60120  
F-68304 Saint-Louis Cedex  
Tél. +33 (0)3 89 90 31 11  
Fax +33 (0)3 89 90 25 46

Direction de la publication : Directeur de l'Aéroport  
de Bâle-Mulhouse

Rédacteur en chef : Jan Robra

Service Environnement :  
Céline Geiger  
Jean-Jacques Abecassis  
Manuela Witzig  
Sandra Jobski

Répondeur +33 (0)3 89 90 26 09  
E-mail : [enviro@euroairport.com](mailto:enviro@euroairport.com)  
Accueil des intéressés sur rendez-vous

Création graphique : Media Création  
Crédit photos : INFRA, EuroAirport

Tirage : 800 exemplaires  
Date de parution : Août 2019  
Dépôt légal effectué à parution  
ISSN 1662-9302



Pour la protection de l'environnement :  
papier 100% recyclé, impression locale à base  
d'encre végétale et d'eau de pluie