

Paris, le 8 septembre 2010

## COMPTE RENDU DE LA REUNION CCE/ACNUSA A BALE-MULHOUSE

3 JUIN 2010

Etaient présents : 3 représentants des collectivités locales, 5 représentants des associations, 7 représentants des professions aéronautiques. (cf liste jointe)

Participaient en outre à la réunion : la DSAC NE, la DDT, le service environnement de l'aéroport, Joëlle Adrien membre de l'ACNUSA et les services de l'Autorité (GE,PL).

Etaient excusés : M.BLUM (Association pour la qualité de la vie à Blotzheim), Mme GROSSKOST (conseillère régionale), M. JACQUEMIN (SNA NE), M. MEYER (maire de Blotzheim), M. RÄMI (Directeur de l'aéroport), Mme. SANTARELLI (adjoint au chef d'escale Air France), Mme SCHILLINGER (sénateur-maire).Mme. WOHLFARTH (mairie Michelbach-le-Bas)

En introduction la présidente de l'ACNUSA a présenté la réforme des sanctions et a fait le point sur le processus d'adoption du projet de loi dit Grenelle 2 qui inclut notamment l'extension des compétences de l'Autorité à la qualité de l'air sur et autour des aéroports.

M. Devauchelle directeur adjoint de l'EuroAirport a fait le point de la situation locale dans le domaine économique et en matière d'aide à l'insonorisation.

- L'année 2009, marquée par la crise économique et la fin des effets de la mise en service du TGV Est, a vu baisser l'ensemble des indicateurs de trafic. Les premiers mois de 2010 montrent une reprise très modérée. Si, pour le fret la crise économique est digérée, il n'est pas prévu de reprise significative des mouvements en 2010. Les chiffres sont d'une grande stabilité depuis cinq années. Pour les usagers, à la croissance de début 2010 a succédé un décrochement en avril lié à l'éruption du volcan islandais et au nuage de cendres. Pendant la période du 15 au 20 avril 2010 environ 800 vols ont été annulés et la perte économique a été chiffrée à environ 700 000 €.

En termes d'emplois, 375 nouveaux emplois ont été créés en 2009 sur l'aéroport, principalement liés aux activités de maintenance et d'aménagement d'avions pour un total de 6500 employés travaillant sur la plateforme aéroportuaire. La poursuite de la croissance de ces activités est attendue et des réserves foncières équipées sont disponibles. S'agissant des destinations, Paris a été battu pour la première fois en 2009 et dépassé par Londres. M. Devauchelle a insisté sur l'importance du raccordement ferroviaire et signalé qu'à l'été 2010 est prévue l'arrivée d'un cinquième avion esasyJet qui sera un Airbus A 319.

- Au 24 février 2010, 183 dossiers d'aide à l'insonorisation étaient acceptés pour un montant total de travaux de 2 402 664€. 192 études acoustiques étaient financées pour un montant de 130 670€. Au 31 mai 2010, 157 dossiers et études étaient payés pour un montant de 2 229 682€. L'aéroport fait l'avance de trésorerie et celle-ci s'élève à la même date à 718 565€.

M. Mahrer, responsable environnement de l'aéroport, a fait le point des aspects environnementaux et plus particulièrement des vols de nuit définis par la période 22h-6H. Ceux-ci s'élèvent en 2009 à 7360 soit 9,8% du total des vols. Les chiffres étaient respectivement de 6214 et 7,1% en 2003. Le maximum des décollages et atterrissages nocturnes ont lieu entre 22h et 23h. Les mouvements nocturnes se situent principalement dans la tranche 22h-22h59 et correspondent en majeure partie à des vols de ligne et des charters et dans une moindre mesure à du fret. La seconde pointe se situe entre 5h et 5h59 et il s'agit principalement de fret à l'atterrissage.

L'utilisation des pistes pour l'ensemble des mouvements en 2009 est la suivante : entre 22h et 22h59 la piste 15 est très majoritairement (95.5%) utilisée pour les atterrissages. La répartition est plus homogène pour les décollages entre la piste 15 (53.5%) et 33 (45.1%). Entre 23h et 23h59 les atterrissages se font majoritairement sur la piste 15 (96.9%) et les décollages majoritairement sur la piste 33 (93.8%). Entre 5h et 5h59 la piste 15 est majoritairement utilisée tant pour les décollages (76.04%) que pour les atterrissages (98.7%).

Le récapitulatif des mesures de bruit 2008-2009 montre qu'en Leq le seuil de 50dB(A) est dépassé à Héisingue et Allschwil entre 22h et 23h et sur la seule commune de Bartenheim entre 23h et 24h.

M. Devauchelle a souligné la problématique spécifique à l'année 2010 concernant l'ILS 33 qui compte tenu de la météo exceptionnelle (vent du nord) a abouti de janvier à mai à un taux d'utilisation de l'ILS 33 supérieur au seuil fixé dans l'accord franco-suisse. Si ces conditions météo perduraient toute l'année 2010 le taux d'utilisation en 2010 pourrait s'élever nettement au-dessus des 7,8% de l'année 2009.

Le point a été fait sur le réseau de stations de mesure du bruit ; l'emplacement des postes de mesures a été présenté. Le STAC, qui a réalisé une expertise du système CIEMAS au mois de juin 2009, doit encore rendre ses conclusions pour permettre d'avancer sur le dossier de l'homologation du système CIEMAS.

S'agissant des plaintes, le nombre de réclamations a cru en 2009 par rapport à 2008 et est passé de 27407 plaintes à 36155 ; dans le même temps le nombre de réclamants est passé de 660 à 519. A mai 2010 le nombre de plaintes s'élèvent à 17664 pour 318 plaignants. La majorité des réclamations viennent de plaignants suisses et ont pour origine principale l'utilisation de l'ILS 33 en forte progression sur les premiers mois de 2010.

Un point a été fait sur : les travaux de réfection de la piste 15/33 prévus en 2011, les études menées par l'ASPA dans le domaine de la qualité de l'air et le bilan carbone ainsi que sur le PPBE.

A la suite à la demande exprimée l'an passé, un point particulier a été fait sur les systèmes de suivi de trajectoires. Le système utilisé sur les plateformes allemandes, le système Boston-Massport et le système CASPER ont été rapidement présentés.

Les questions ont porté sur :

-les travaux de réfection de la piste 15/33. L'ILS 33 n'étant plus opérationnel pendant la phase des travaux, l'approche à vue sera réactivée temporairement. L'ILS 33 sera remis en service dès que les travaux seront réalisés.

-les décollages entre 5h et 6h : M. Devauchelle a indiqué qu'il n'y avait pas de décollages entre 5 et 6h mis à part ceux des hélicoptères de secours (REGA) et de transport sanitaire ainsi que quelques départs de l'aire de stationnement juste avant 6h00.

-les études de qualité de l'air de l'ASPA : M. Devauchelle a indiqué que la pollution spécifique aux activités aéroportuaires a une influence limitée sur les villages environnants qui sont également soumis à la pollution issue du tissu urbain dense de Bâle-Saint-Louis et du trafic routier. Les études menées sont publiques et consultables à la fois sur le site de l'association (ASPA) et sur le site internet de l'aéroport. A une interrogation sur le nombre de stations de mesures et leur éventuelle insuffisance, M. Devauchelle a répondu que l'aéroport est adhérent d'un réseau indépendant et ne porte pas de jugement sur le réseau, faisant confiance à l'ASPA.

- S'agissant de la dégradation de la qualité de l'eau sur le plan d'eau de Bartenheim et la part de l'aéroport dans ce type de pollution la réponse devrait être connue d'ici la prochaine CCE.

-les vols de nuit : la crainte des riverains est que la fermeture de l'aéroport de Zurich de 23H à 6h à compter du 27 juillet 2010 entraîne un report de vols sur Bâle Mulhouse entre 23h et minuit. Les associations s'interrogent sur la discrimination, dans ce domaine, entre la Suisse et la France. Par ailleurs, les associations souhaitent que le comptage des vols de nuit intègre la période de 6h à 7h. Les associations se sont interrogées sur le rôle de l'ACNUSA sur ce dossier et des actions menées pour améliorer la vie des riverains. M. Devauchelle a insisté sur les vocations différentes des aéroports de Zurich et Bâle : le premier étant un hub international alors que l'EuroAirport vise la desserte point à point.

-les approches en descente continue (CDA) : dossier en attente des décisions de la DICAM et de la DSNM sur l'espace défense suite aux modifications des activités de la base de Meyenheim.

-les changements de trajectoire et le survol de Kembs : les services de la DGAC ont indiqué qu'il n'y avait pas de changements de trajectoires. M. Devauchelle a précisé que ce ne pouvait pas être un phénomène massif et que la proportion anormale de vent du nord actuellement est peut-être l'explication du ressenti des riverains. L'étude de ce phénomène sera faite par le service Environnement.

-les systèmes de suivi des trajectoires : M. Devauchelle a indiqué que la DGAC dans une réponse informelle a confirmé son opposition à l'utilisation des données radar. Néanmoins, ce procédé pourrait être réalisable en utilisant les informations des transpondeurs. Le système en place sur les plateformes allemandes est accessible sur internet et les données de l'aéroport de Bâle Mulhouse sont disponibles. L'aéroport va étudier l'achat d'un des systèmes existants après mise en concurrence. Le représentant des contrôleurs a insisté

fortement sur le climat de méfiance que ce type de dossier engendre et a fait part de son opposition tant technique que philosophique à ce type de suivi.

- la poursuite de la construction de hangars sur le site de l'aéroport : M. Devauchelle a précisé que l'aéroport met à disposition des infrastructures qui permettent à des entreprises privées de construire ces hangars et de créer des emplois. Le site de Bâle est parmi les premiers mondiaux dans les domaines d'activité concernés qui génèrent peu de bruit et beaucoup d'emplois.

-Divers : Il a été confirmé que la CLE (commission locale environnement) s'était bien réunie en janvier 2010 au titre de l'année 2009. Il a été suggéré que l'ACNUSA propose de rendre obligatoire la présence d'un représentant des riverains au conseil d'administration de l'aéroport. Il a également été suggéré que l'éclairage de nuit de l'aéroport soit réétudié pour faire des économies d'énergie (M. Devauchelle a précisé que ce travail avait déjà été effectué il y a 2 ans en tenant compte des contraintes de sécurité). Le représentant des contrôleurs a insisté une nouvelle fois sur l'aberration que constitue le mur environnemental créé avec l'ILS 33 qui conduit à une trajectoire plus longue et inutile.

J. Adrien a fait un point rapide sur l'étude DEBATS.