

Version 17.10.2023

PROPOSITION

Charte de l'Environnement de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse - Aviation légère -

Conclue entre :

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse, EuroAirport

Saint-Louis Agglomération, SLA

L'Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, ADRA

Petite Camargue Alsacienne, PCA

General Aviation Center, GAC

SOMMAIRE

Lexique

Abréviations

Champ d'application

Déclaration de principe

Documents de base

Dispositifs qui inspirent le contenu de la charte

Dispositions factuelles

Comité permanent/Comité de suivi

Réclamations

Annexes

Lexique

Aviation légère : le terme « aviation légère » désigne l'ensemble des activités aériennes destinées aux loisirs, aux sports et au tourisme. Elles sont effectuées à titre gracieux (Les vols d'affaires ne sont pas considérés comme faisant partie de l'aviation légère). Les aéronefs de l'aviation légère ont une masse maximale au décollage (MTOW) inférieure à 5,7 tonnes pour les aéronefs à voilure fixe et de moins de 2,7 tonnes pour les aéronefs à voilure tournante.

Jours fériés : les jours fériés correspondent aux jours fériés légaux français et suisses (cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne) cumulés.

Tour de piste : un tour de piste (ou circuit d'aérodrome) est un mouvement qu'un avion doit effectuer pour atterrir sur un aérodrome. Les spécifications du tour de piste de Bâle-Mulhouse sont disponibles dans les cartes VAC – Visual Approach Chart (<https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>)

Abréviations

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

PPR : Procédures d'Autorisation Préalable

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

OFAC : Office Fédérale de l'Aviation Civil (CH)

PSA : Plan de Servitudes Aéronautiques

PLU et PLUi : Plan local d'urbanisme et Plan local d'urbanisme intercommunal

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

SRADDET : Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

PCAET : Plan climat-air-énergie territorial

Carte VAC : « Visual Approach Chart », carte pour les approches à vue

1 Champ d'application

La présente charte a pour ambition de traiter des nuisances ou gênes de l'aviation légère.

La charte est un engagement volontaire des propriétaires d'avions concernés, de l'aéroport et des autres acteurs de l'aviation légère. Elle décline des actions précises concertées dont la mise en œuvre est de la responsabilité des parties prenantes.

Les pilotes non-stationnés pourront être rendus attentifs à ces clauses dans le cadre du processus d'autorisation préalable de ces vols (PPR).

2 Déclaration de principe

Les signataires de la présente charte :

- Estiment que cette Charte constitue un outil d'aide à la décision pour mettre en place une politique permettant de concilier la qualité de vie des riverains et des populations survolées avec un fonctionnement raisonnable et responsable de la plate-forme.
- Constatent que les nuisances en matière de bruit et de qualité de l'air générées par l'exercice de l'Aviation Légère sur l'aéroport nécessitent d'être réduites et que leur démarche s'inscrit pleinement dans le prolongement des dispositions de l'Accord de Paris sur le climat du 22 avril 2016 et des textes subséquents.
- Estiment que pour concilier à la fois cette activité et la qualité de vie des riverains et des populations survolées, une réduction des nuisances doit pouvoir être assurée par un dispositif concerté constitué par :
 - a. Le respect des textes et de la réglementation en vigueur, cités ci-après, relatifs notamment à l'aviation légère et la prise en compte des recommandations et des mesures d'accompagnement prévues par les organismes impliqués.
 - b. La prise en compte des réclamations, considérant que le caractère partiel des informations produites par le réclamant ne constitue pas pour autant un obstacle à leur analyse.
 - c. La maîtrise de l'urbanisation aux abords de l'aéroport par la prise en compte des conséquences nées du respect du PEB, du PGS et du PSA et la mise en œuvre d'options dédiées en matière de PLU, ou PLUi, SCOT notamment au regard des transcriptions du SRADDET et du PCAET par les Collectivités territoriales concernées.
 - d. La mise en œuvre des mesures découlant du PPBE.

3 Documents de base

- Loi constitutionnelle N°2005-205 du 1er mars 2005 (Charte de l'environnement Article 7)
- Article L112 et suivants du code de l'urbanisme (PEB)
- Articles L571-13 et R 571-70 et 80 du Code l'environnement (CCE)
- Code de l'aviation civile
- SERA, Règlement UE 923-2012
- Arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des Agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux
- Arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (classification CALIPSO)
- Circulaire du 6 décembre 2005 ayant trait à la maîtrise des nuisances sonores.
- Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédure de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs.
- Arrêté du 24 avril 2022, modifiant l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères.
- Décret N° 2022-746 du 27 Avril 2022 modifiant les dispositions relatives à l'atterrissage et au décollage des aéronefs hors des aérodromes et créant un régime de sanction.
- Ligne directrice relative au bruit dans l'environnement dans la région Européenne, OMS.
- Rapport de l'ACNUSA du 15 juillet 2020 sur les Nuisances sonores de l'aviation légère.
- Rapport de l'ACNUSA de février 2021 relatif au contexte de la lutte pour le climat dans le secteur aéroportuaire
- Arrêté Ministériel du 6 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse

4 Dispositifs qui inspirent le contenu de la charte

4.1 Inventaire des avions basés

Un inventaire complet et anonyme des appareils basés sur l'aéroport est joint à cette charte ; il est mis à jour régulièrement par la GAC et transmise à l'EAP deux fois par an. Les propriétaires (ou à défaut les pilotes) sont tenus d'informer la GAC de toute modification relative à cet inventaire.

L'inventaire des avions comportera les informations suivantes :

- Marque, modèle, date de mise en service,
- Équipement d'un silencieux, type d'hélice, système de repérage des trajectoires (type de transpondeur et de l'instrument de localisation),
- Indice de performance sonore (notamment classification CALIPSO ou OFAC.

4.2 Amélioration du parc des avions basés

Lors du renouvellement de la flotte, les propriétaires sont encouragés à acquérir ou à louer des appareils dits de « nouvelle génération » moins bruyants ou des avions électriques.

Le gestionnaire de la plateforme s'engage à favoriser des conditions d'accueil privilégiées aux appareils les moins bruyants.

4.3 Mises à jour de la carte VAC (carte pour les approches à vue)

L'aéroport s'engage à saisir les services compétents de l'Aviation civile pour demander une mise à jour de la carte VAC qui inclura une représentation des tours de piste.

Les hauteurs minimales de survol en tour de piste prescrites dans la carte VAC peuvent être supérieures à celles de l'Arrêté du 10 octobre 1957, s'il en résulte une baisse des nuisances globales. Il faut toutefois relever qu'en lien avec la présence de la zone de manœuvres terminale (terminal manoeuvring area, TMA) de l'aéroport, les altitudes des tours de pistes ne peuvent pas dépasser le plancher de cette zone.

4.4 Respect des trajectoires

En complément de la carte VAC, l'Aéroport et la GAC s'engagent à concevoir un guide des bonnes pratiques à adopter lors des vols et incluant notamment les trajectoires à respecter lors des tours de piste et les zones où les survols sont à éviter (zones d'attention particulière).

Les pilotes s'engagent à respecter les trajectoires définies dans ce guide des bonnes pratiques (hormis en cas de force majeure liée à la sécurité).

Comme l'espace aérien entourant l'aéroport de Bâle-Mulhouse est un espace de classe D, les appareils sont équipés (sauf dérogation) d'un transpondeur (mode S ou équivalent) permettant de repérer leur trajectoire par radar (trace et immatriculation).

A chaque réunion du comité de suivi (voir point 6) une analyse du respect des trajectoires est présentée en tenant compte du contenu et des tracés de la carte VAC (Visual Approach Chart), du circuit de tour de piste et des survols ayant donné lieu à des plaintes intervenues depuis la dernière réunion. Les tracés pourront être enrichis et détaillés dans le guide des bonnes pratiques à partir, notamment, de dispositifs d'informations complémentaires (ICARUS ou CASH) voire par la prise en compte de repères naturels ou artificiels.

4.5 Réduction des émissions sonores et des effets sur la qualité de l'air

Les propriétaires et les pilotes s'engagent à utiliser en priorité les appareils les moins bruyants (notamment ceux dotés de réducteurs de bruit ou d'un mode de propulsion électrique, l'indice de performance sonore Calipso étant susceptible de servir de référence).

L'engagement des pilotes tel qu'il résulte de leur programme de formation et des dispositions de la charte doit les conduire à respecter les recommandations tendant

à minimiser les émissions sonores des appareils pendant les différentes phases de vol.

4.6 Adaptation aux pollutions exceptionnelles

En cas d'épisode de pollution aux particules fines dans le Département du Haut-Rhin, il est recommandé aux pilotes de s'abstenir de tout vol ainsi que de limiter dans la mesure du possible le nombre de séances d'entraînement comprenant des tours de pistes et des vols locaux.

4.7 Contrôle du niveau de nuisances sonores et de la qualité de l'air

L'exploitant de l'aéroport s'engage à réaliser des mesures de bruit et de qualité de l'air, à titre permanent ou dans le cadre de campagnes ponctuelles. Les localisations des points de mesure et les modalités des mesures seront définies de façon concertée entre les parties prenantes pour caractériser les pollutions liées aux activités aéroportuaires.

5 Dispositions factuelles

5.1 Rappel et respect des consignes

Les aéroclubs comme les éventuels autres utilisateurs s'engagent à rappeler périodiquement les consignes de l'aéroport et la présente charte à leurs membres et à intégrer ces informations à la formation des élèves-pilotes. Elle est portée à la connaissance des pilotes d'avions non stationnés à Bâle-Mulhouse dans le cadre des procédures d'autorisation préalable (PPR).

5.2 Limitations d'utilisation

Du 01 avril au 31 octobre inclus, il est recommandé d'éviter de voler les samedis, dimanches et jours fériés aux heures de repas de 12 h à 14 h (heure locale).

Par ailleurs, pour la même période et durant ces mêmes horaires, il est recommandé d'interdire, tant que faire se peut, et pour les appareils les plus bruyants non encore équipés de dispositifs réducteurs de bruit, les vols d'entraînement avion « basse hauteur » et les tours de pistes « école », afin de favoriser la quiétude de la mi-journée.

L'équipement en silencieux pour les avions les plus bruyants est de classe A100, indice >100 (avions enregistrés dans le registre Calipso) et/ou de classe D (Swiss Aircraft register).

Les avions sont équipés de transpondeur mode S ou équivalent en marche dès le déplacement de l'appareil et durant toute la durée des vols.

Les vols acrobatiques (voltige) sur et dans les environs de la plateforme sont proscrits.

5.3 Dispositions relatives aux tours de piste et vols locaux :

Les tours de pistes sont réservés aux avions les moins bruyants ou ceux équipés en silencieux de classe A100, indice >100 (avions enregistrés dans le registre Calipso) et/ou de classe D (Swiss Aircraft register).

Les tours de pistes sont limités aux horaires suivants :

- Du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 13 h, au plus tard 22 h ;
- Le samedi de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h ;
- Interdit le dimanche et les jours fériés.

La GAC met en place une organisation qui permet d'assurer le respect de ces engagements et de suivre les éventuels écarts avec leurs justifications.

Les tours de piste sont privilégiés de façon à pouvoir éviter des vols d'attente en raison de vols commerciaux programmés. Si ceux-ci s'avèrent malgré tout nécessaires, ils ne doivent pas impacter les zones sensibles.

6 Comité de suivi

6.1 Composition

Le comité de suivi est présidé par le gestionnaire de l'aéroport.

Le comité de suivi est constitué de :

- Deux représentants de l'aéroport
- Deux représentants des usagers de l'aéroport
- Deux représentants des associations de riverains
- Un représentant de la Petite Camargue Alsacienne
- Deux représentants de Saint-Louis Agglomération

6.2 Rôles

Le comité de suivi veille notamment à la diffusion de la Charte par tous les moyens appropriés, à son application et à son respect.

Le gestionnaire de l'aéroport transmet annuellement au comité de suivi un rapport sur la bonne application de la charte incluant les points suivants :

- Réclamations et suites données
- Respect des trajectoires, comme énoncé au §4.4
- Respect des dispositions énoncées aux §5.2 et 5.3

Le comité de suivi est force de proposition auprès de la CCE pour la mise en œuvre d'actions complémentaires. Il mesure le degré d'application de la charte sur la base des éléments fournis par l'aéroport dans son rapport sur la bonne application de la charte et propose le cas échéant des mesures correctives.

6.3 Saisie

Le comité de suivi se réunit une fois par an à l'initiative du Président et le cas échéant à la demande d'au moins un tiers des membres du comité ou sur proposition du Président.

6.4 Durée

La présente charte est conclue pour une durée initiale de trois ans, et sera prorogée par reconduction tacite d'année en année.

7 Réclamations

Les réclamations sont formulées auprès du Service Environnement du gestionnaire de l'aéroport. Les informations à fournir comprennent à minima :

- Le nom du requérant,
- L'adresse de son domicile, ou son N° de téléphone ou son adresse courriel,
- La date et l'heure minutes, ainsi que la localisation du lieu d'observation de l'aéronef qui est en cause,
- La description visuelle de l'aéronef (type : avion léger, hélicoptère, ...) et de la nature de la gêne occasionnée.

Chaque réclamation sera traitée dans les délais définis dans le processus de traitement des réclamations de l'aéroport ; le résultat de l'instruction sera transmis au réclamant.

En cas de non-respect des engagements de la présente charte, l'utilisateur de l'appareil fera l'objet, tel que prévu par le processus, d'une demande d'explication et d'action corrective à mettre en œuvre le cas échéant.

8 Annexes de la Charte

- Carte VAC (datée) avec le lien Internet permettant de la consulter (voir § 4.3)
- Guide des bonnes pratiques à suivre lors des vols (voir § 4.4)
- Inventaire des appareils basés (daté)

Signatures

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse, EuroAirport

Saint-Louis Agglomération, SLA

L'Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, ADRA

Petite Camargue Alsacienne, PCA

General Aviation Center, GAC