

CONFÉRENCE DE PRESSE

Situation actuelle de l'EuroAirport

Stratégie en matière de bruit
Approche équilibrée
Procédures de navigation de surface
RNAV

10 juin 2020



à bientôt. bis bald.

Sommaire

PARTIE 1 :

Aperçu de la situation actuelle

PARTIE 2 :

- 1. Stratégie en matière de bruit de l'EuroAirport**
- 2. Approche équilibrée – Réduction du bruit nocturne**
- 3. RNAV – correction pour les départs à partir de la piste 15 en direction de l'ouest**

APERÇU DE LA SITUATION ACTUELLE DE L'EUROAIRPORT

Situation de départ 2019

- Une excellente année 2019 laissait présager un exercice 2020 tout aussi positif...



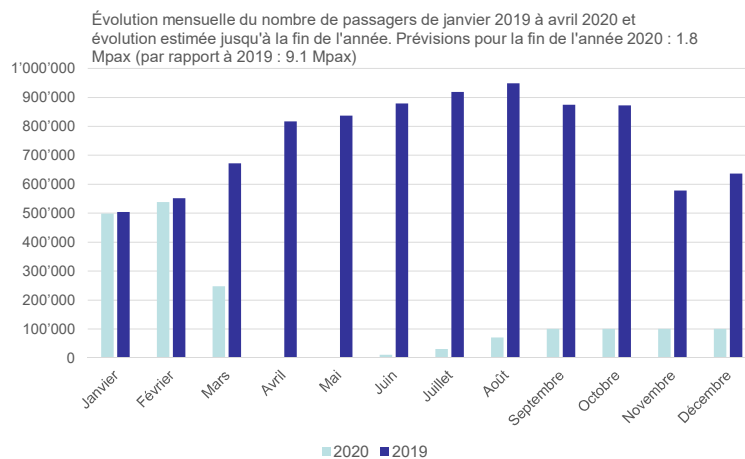
Situation actuelle

Passagers

- Depuis la mi-mars, baisse drastique du nombre de passagers
- Baisse de 99,8% du nombre de passagers en avril et mai
- Au cumul de l'année 2020, jusqu'à -80% par rapport à 2019 (soit 1,8 millions de passagers par rapport à 9,1 millions de passagers en 2019)

5

Prévisions d'évolution du nombre de passagers en 2020



6

Reprise des opérations passagers

Compagnie aérienne	Nombre de destinations au 1 juillet 2020	
EasyJet	50	80 destinations Environ 80% de notre réseau de vols antérieur à la crise (Etat au 09.06.2020)
Wizzair	13	
TUIfly	7	
Turkish Airlines	2	
Lufthansa	1	
Austrian Airlines	1	
KLM	1	
Ryanair	1	
Vueling	1	
British Airways	1	
SunExpress	1	
Pegasus	1	

7

Situation actuelle

Fret

- Évolution stable, 1^{er} trimestre 2020 à peu près identique à 2019, augmentation globale de l'ordre de 4,3%; dans le domaine du fret aérien, augmentation de l'ordre de 6,1%
- Augmentation des vols tout cargo par périodes, recul léger dans le domaine du fret express
- Vols spéciaux pour évacuer des patients atteints du Covid-19 d'Alsace vers d'autres hôpitaux, puis pour les rapatrier
- Vols spéciaux pour le transport de biens médicaux et de protection

8

Situation actuelle

Industrie

- Les activités industrielles (Jet Aviation, Amac Aerospace, Air Service Basel, Nomad) ne sont pas à l'arrêt
- Difficultés dues aux restrictions des autorités ainsi qu'à une baisse des commandes (voir l'annonce de Jet Aviation de supprimer jusqu'à 300 postes, et Air Service Basel qui suspendra les services de maintenance à partir d'août 2020)

Maintien de la liquidité

Mesure prioritaire

- La protection d'un niveau suffisant de liquidités est déterminant pour maintenir la solvabilité de l'Aéroport
- L'Aéroport surmonte la crise de ses propres moyens, sans aides d'État
- A l'heure actuelle, le niveau de liquidités est en principe encore suffisante. Mais : on ne sait pas combien de temps la crise va durer
- Focalisation sur la réduction des investissements et des frais de personnel et de matériel

Maintien de la liquidité

Investissements

- Réduction du budget 2020 à un cinquième du budget proposé
- Revue du programme d'investissement à long terme
- Raccordement ferroviaire : est un maillon nécessaire pour compléter le réseau ferroviaire transfrontalier. La planification est poursuivie. Sous l'égide de SNCF Réseau

Frais de personnel

- Gel temporaire des recrutements
- La majorité des employés travaillent de chez eux, posent leurs congés, récupèrent des heures supplémentaires ou sont placés en activité partielle
- Sur un total de 400 employés, 60 travaillent actuellement à l'EuroAirport

11

Reprise des activités

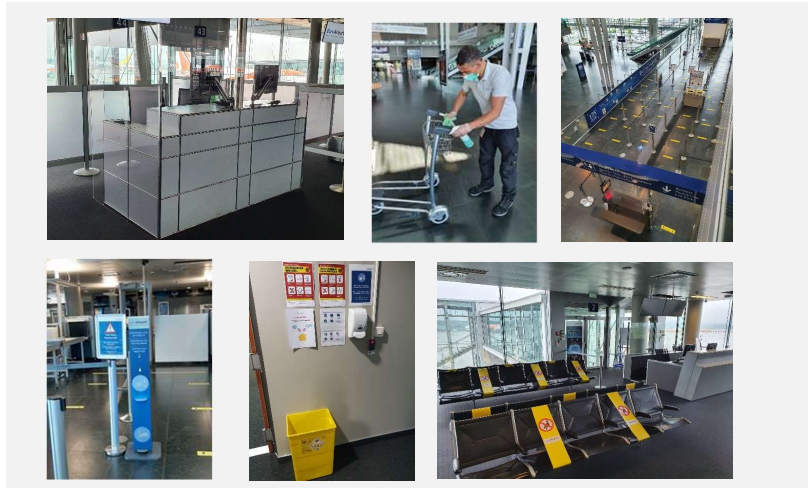
Les principales mesures :

- A l'aérogare, les masques sont obligatoires à partir de l'âge de 11 ans
Remarque : en France, il est obligatoire de porter un masque dans les moyens de transports publics ; en Suisse, le port du masque dans les transports publics est vivement recommandé.
- Mesures de maintien de la distance physique (marquages) et distributeurs de désinfectant
- Plexiglas pour les postes en contact client
- Nettoyage et désinfection supplémentaires

Informations actuelles sur

<https://www.euroairport.com/fr/voyager-en-securite.html>

12



La mission stratégique ne change pas

L'EuroAirport assure la connectivité aérienne du territoire trinational Basel-Mulhouse-Freiburg,

en adoptant une démarche de développement durable.

Cela signifie pour nous :

- Une rapide reprise économique dans la région est actuellement au centre des préoccupations
- **L'EuroAirport y contribue en tant que partenaire important, responsable et solide pour la région trinationale**
- **Pour cette raison, nous avons donc continué à nous engager pour la mise en œuvre de mesures de protection contre le bruit malgré la crise du coronavirus.**

STRATÉGIE EN MATIÈRE DE BRUIT DE L'EUROAIRPORT

Objectifs et mesures

Objectifs

- Réduction significative des nuisances sonores entre 23h00 et 24h00
- Stabilisation à long terme des nuisances sonores

Mesures

- à moyen terme : approche équilibrée
- à long terme : courbe limitante de bruit
- Mesures supplémentaires :
 - Optimisation des trajectoires de vol et des procédures de départ
 - Mesures tarifaires : incitations pour des avions moins bruyants et moins polluants
 - Adaptation du système de mesure de bruit et amélioration de la communication des données relatives à l'environnement
 - Optimisation des approches par le sud

Mesures dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement PPBE

Mesures PPBE de l'EuroAirport

	Mesures	Délai	Degré de réalisation
1	Amélioration des procédures opérationnelles aéroportuaires	2019	
2	Code de bonne conduite	2019	
3	Modulation des redevances	2019-22	
4	Audit du système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires de l'Aéroport	2019	
5	Webreporting – données relatives à l'environnement	2019	
6	TraVis – visualisation des trajectoires sur internet	2019	
7	Espace développement durable	2020	
8	Déploiement d'un réseau 400Hz	2021-22	
9	Étude des mesures appropriées et des besoins clients pour réduire les nuisances sonores des essais moteurs	2020	
10	Poursuite de l'isolation des logements	En continu	
11	Maîtrise du bruit dans l'environnement et réduction des nuisances sonores	Start 2019	

17

Mesures PPBE de la DGAC

	Mesures	Délai	Degré de réalisation
11	Réduction de la dispersion des trajectoires au décollage en généralisant les procédures dites RNAV au décollage	2018	
13	Réduction de la dispersion des trajectoires au décollage en relevant l'altitude à partir de laquelle les avions peuvent faire l'objet d'un guidage au moyen du radar	2018	
14	Réduction de la dispersion des trajectoires à l'atterrissage en étudiant la possibilité de mettre en œuvre des procédures RNAV « visual »	2022	
15	Revue du dispositif de circulation aérienne concernant les départs depuis la piste 15	2022	
16	Etudier la possibilité d'adapter les itinéraires suivis par l'hélicoptère de la Garde Aérienne de Sauvetage (REGA) entre 00h00 et 06h00	2019	
17	Optimiser l'utilisation du système de piste	2020	
18	Etudier l'efficacité opérationnelle et environnementale d'un décollage systématique des seuils de pistes 15 et 33	2020	
19	Mise à jour et consolidation de l'arrêté de restriction d'exploitation	2019	
20	Outil de suivi de l'évolution globale du bruit	2022	

18

APPROCHE ÉQUILBRÉE RÉDUCTION DU BRUIT NOCTURNE

Objectif

Constatation

- L'augmentation du trafic aérien contrecarre les efforts réalisés du point de vue la gestion des nuisances sonores.
- L'augmentation des nuisances sonores est marquée sur le créneau sensible de 23h00 à 24h00

→ Mesures de réduction du bruit selon l'Approche équilibrée

Objectifs

- Réduction significative et durable des nuisances sonores entre 23h00 et minuit
- S'inscrire dans une démarche pérenne sur le créneau nuit en préservant les riverains de potentielles nuisances liées aux opérations d'aéronefs de faible performance acoustique

Procédure

- Procédure selon l'OACI et régie par le règlement UE 598/2014
Les principes directeurs s'appliquent non seulement en France et en Allemagne, mais également en Suisse
- S'applique aux aéroports comptant plus de 50'000 mouvements/an

Priorisation des mesures



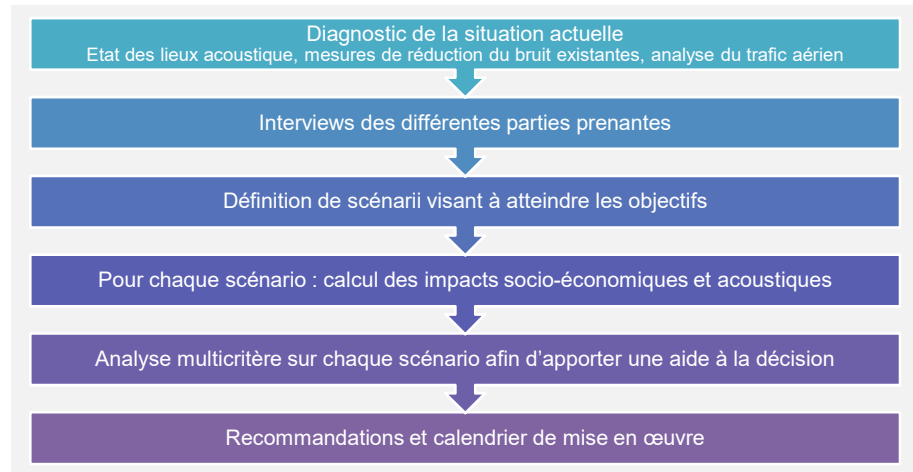
21

Décisions prises jusqu'à présent

- Automne 2018 : décision du Conseil d'administration, demande à la DGAC de réaliser l'étude
- Fin mars 2019 : mandat donné à l'Aéroport par la DGAC
- 22 août 2019 à 19 janvier 2020 : mise en œuvre de l'étude
- Mai 2020 : décision du Conseil d'administration et soumission des propositions à la DGAC

22

Étapes du processus



23

Développement de scénarii

SCÉNARI	DESCRIPTION
Scénario 1 : 13 EPNdB	De 23h00 à 00h00 : interdiction des aéronefs de chapitre 3 dont la marge est inférieure à 13 EPNdB
Scénario 2 : 15 EPNdB <i>Prospectif/à titre de comp.</i>	De 23h00 à 00h00 : interdiction des aéronefs de chapitre 3 dont la marge est inférieure à 15 EPNdB
Scénario 3 : 17 EPNdB <i>Prospectif/à titre de comp.</i>	De 23h00 à 00h00 : interdiction des aéronefs de chapitre 3 dont la marge est inférieure à 17 EPNdB
Scénario 4 : Interdiction des départs programmés	De 23h00 à 00h00 : interdiction des départs programmés
Scénario 5 : Couvre-feu	De 23h00 à 00h00 : couvre-feu
Scénario 6 : 13 EPNdB	De 05h00 à 06h00 : interdiction des aéronefs de chapitre 3 dont la marge est inférieure à 13 EPNdB
Scénario 7 : Couvre-feu	De 05h00 à 06h00 : couvre-feu

24

Impact (de 23h00 à 00h00)

	SUR LE PLAN ACOUSTIQUE	SUR LE PLAN SOCIO-ÉCONOMIQUE	SUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES
Scénario 1 : 13 EPNdB	Gains négligeables	Peu d'impact	Peu d'impact, car très peu de mouvements impactés
Scénario 2 : 15 EPNdB <i>à titre de comp.</i>	Réduction du bruit LeqAC23_Nord : 4 LeqAC23_Sud : 6	Peu d'impact	Impact gérable; capacité d'adaptation envisageable pour les comp. aériennes opérant des aéronefs de chapitre 3
Scénario 3 : 17 EPNdB <i>à titre de comp.</i>	Réduction du bruit LeqAC23_Nord : 4 LeqAC23_Sud : 7	Peu d'impact	Impact gérable; capacité d'adaptation envisageable pour les comp. aériennes opérant des aéronefs de chapitre 3
Scénario 4 : Interdiction des départs programmés	Réduction du bruit LeqAC23_Nord : 6 LeqAC23_Sud : 11	- 0,6 M€ (0,6% pour le fret express) - 6 ETP (0,5% pour le fret express)	Impact essentiellement sur le fret express
Scénario 5 : Couvre-feu	Réduction du bruit LeqAC23_Nord : 14 LeqAC23_Sud : 22	- 65 M€ (25% du trafic passager) - 824 ETP (25% du trafic passager)	Impact sur les compagnies basées à l'aéroport (suppression d'avions basés, fermeture de base)

25

Impact (de 05h00 à 06h00)

	SUR LE PLAN ACOUSTIQUE	SUR LE PLAN SOCIO-ÉCONOMIQUE	SUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES
Scénario 6 : 13 EPNdB	Réduction du bruit LeqAC23_Nord : 2 LeqAC23_Sud : 3	Peu d'impact	Impact gérable; capacité d'adaptation envisageable pour les compagnies aériennes opérant des aéronefs de chapitre 3
Scénario 7 : Couvre-feu	Réduction du bruit LeqAC23_Nord : 25 LeqAC23_Sud : 12	- 11,0 M€ (10% pour le fret express) - 106 ETP (9% pour le fret express)	Impacts très importants pour le fret express : •Remise en cause du modèle économique •Départ d'expressistes si combiné avec le scénario 4

26

Conclusions (de 23h00 à 00h00)

	OBJECTIF ACOUSTIQUE	ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES
Scénario 1 : 13 EPNdB	Objectif non atteint	Pas d'aggravation de la situation, car pas d'opérations par des aéronefs moins performants sur le plan acoustique
Scénario 2 : 15 EPNdB à titre de comp.	Objectif atteint en Zone Sud, non atteint en Zone Nord	Scénario plus performant que le scénario 1, mais toujours insuffisant
Scénario 3 : 17 EPNdB à titre de comp.	Objectif atteint en Zone Sud, non atteint en Zone Nord	Scénario n'apportant rien de significatif par rapport au scénario 2
Scénario 4 : Interdiction des départs programmés	Objectif atteint	Scénario pertinent au regard de l'objectif acoustique et dont les impacts socio-économiques sont maîtrisés, ressenti durable en Zone Sud; amélioration très sensible en Zone Nord
Scénario 5 : Couvre-feu	Objectif atteint	Scénario générant des impacts socio-économiques non acceptables

27

Conclusions (de 05h00 à 06h00)

	OBJECTIF ACOUSTIQUE	ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES
Scénario 6 : 13 EPNdB	Objectif non atteint	Pas d'aggravation de la situation, car pas d'opérations par des aéronefs moins performants sur le plan acoustique
Scénario 7 : Couvre-feu	Objectif atteint	Scénario générant des impacts socio-économiques non acceptables

28

Décision du Conseil d'administration

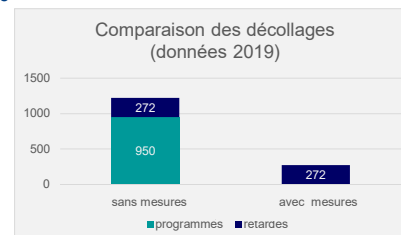
22h00 – 23h00	23h00 – 24h00	00h00 – 05h00	05h00 – 06h00
	Interdiction départs programmés (scénario 4)	Couvre-feu (existant)	Aucun décollage (existant)
Interdiction des aéronefs de chapitre 3 dont la marge est inférieure à 13 EPNdB (scénario 1 et 6 + extension scénario 1 sur la plage 22h-23h)			

- **Interdiction des départs programmés sur la tranche de 23h00 à minuit**
- **Interdiction de mouvements d'aéronefs de chapitre 3 et de marge acoustique inférieure à 13 EPNdB entre 22h00 et 06h00**

29

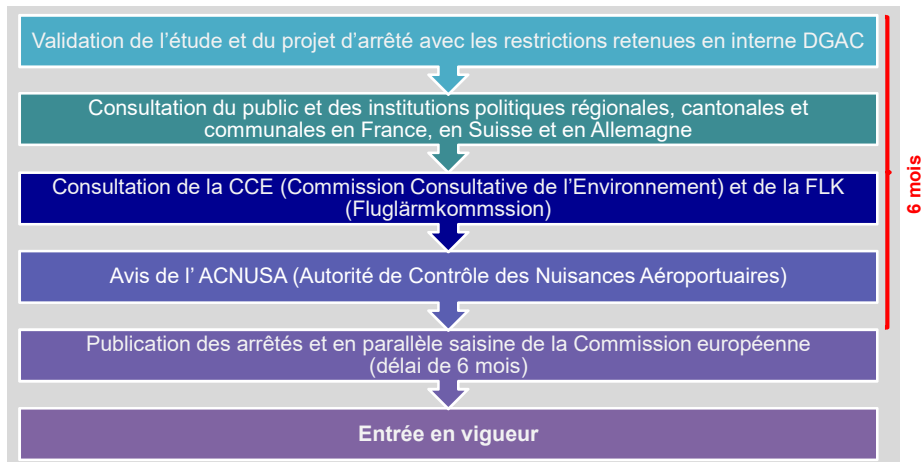
Résultats

- Une réduction durable et significative du bruit dans la deuxième heure de nuit, au nord et au sud de l'aéroport (gains acoustiques calculés Leq_{AC23_Nord} : 6 / Leq_{AC23_Sud} : 11)
- Protection contre les avions particulièrement bruyants pendant la période nocturne entre 22h00 et 06h00
- Impact socio-économique proportionné et équilibré des mesures prévues dans la région trinationale
- Réduction des décollages entre 23h00 et 24h00 de l'ordre de 78% par an



30

Les prochaines étapes



31

RNAV – CORRECTION POUR LES DÉPARTS À PARTIR DE LA PISTE 15 EN DIRECTION DE L'OUEST

32

Procédures de navigation de surface RNAV

RNAV : Avec les procédures RNAV, le pilote se repère au moyen de points de navigation dans l'espace définis par des données satellite (GPS).

Situation de départ

- Décalage indésirable de certaines trajectoires (TORPA7S et MOROK7S) vers le sud

Objectifs

- concentrer les trajectoires de vol
- survoler des zones faiblement habitées

Août 2019

- L'analyse des trajectoires de vol nouvellement introduites révèle la nécessité de procéder à une révision
- Décalage partiel indésirable des trajectoires vers le sud
- Des corrections sont nécessaires - il faut procéder à une révision des départs vers l'ouest

Nouvelle procédure de départ à partir du 18 juin

Rétablissement systématique des routes de départ vers l'ouest survolant des zones moins densément peuplées, comme cela avait été initialement prévu.

33

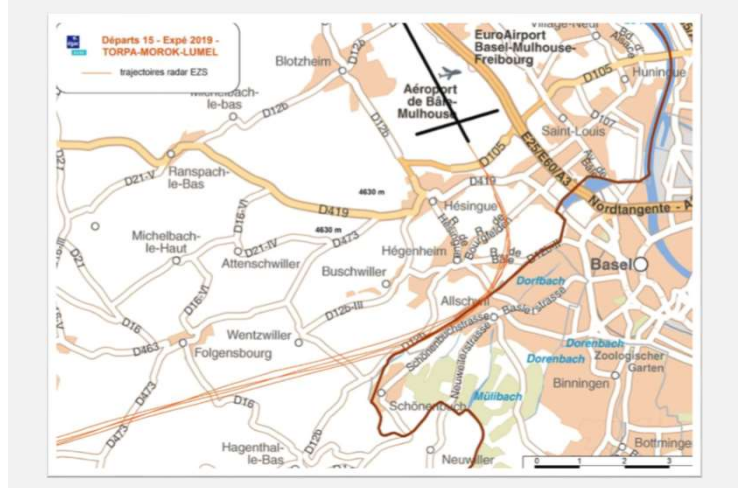
Procédure de départ avant correction



34

Procédure de départ après correction

Vois d'essai
EasyJet



35



à bientôt. bis bald.