

Aéroport de Bâle-Mulhouse, le 24 novembre 2021

## Communiqué de presse

# Prolongation de la phase de test – optimisation des procédures de départ TORPA et MOROK depuis la piste 15

**La nouvelle phase de test, lancée par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation civile) en juillet 2021 pour optimiser les trajectoires des avions décollant vers le Sud à l'EuroAirport en piste 15, avec poursuite du vol vers l'Ouest (procédures « RNAV\* » TORPA et MOROK), sera prolongée de six mois à partir du 2 décembre. Les premières analyses de cette correction, dans le cadre de laquelle la procédure de départ à moindre bruit « NADP1\*\* » est prescrite pour tous les décollages sur ces trajectoires, montrent des résultats positifs. La DGAC a cependant constaté que des analyses plus détaillées des données collectées étaient nécessaires.**

La phase de test, en cours depuis juillet 2021, représente une nouvelle étape dans l'optimisation des procédures de décollage TORPA et MOROK depuis la piste 15 qui a été lancée il y a un an et demi. Elle doit permettre de rétablir ces deux trajectoires de départ au-dessus de la zone moins densément peuplée, située entre les communes au nord et au sud de la frontière franco-suisse, comme prévu à l'origine.

### Contexte

Une première correction des procédures de départ « RNAV » TORPA et MOROK depuis la piste 15, introduites en janvier 2019, avait été mise en place à titre expérimental de juin à décembre 2020. Un bilan intermédiaire effectué à l'automne 2020 avait relevé que cette correction des procédures avait rencontré le succès escompté : comme prévu initialement, les nouvelles trajectoires de vol passaient bel et bien sur la zone moins densément peuplée entre les communes d'Allschwil (CH) et de Hégenheim (F), de Schönenbuch (CH) et de Wentzwiller (F) ainsi qu'entre Hagenthal (F) et Folgenbourg (F). Cependant, ces nouveaux itinéraires de vols ne pouvaient pas être suivis par tous les types d'avions, et notamment pas par les aéronefs plus lourds, qui tendent à générer plus de bruit.

Ce constat a conduit la DGAC à prolonger la période de test jusqu'en juillet 2021 et parallèlement, à prévoir une nouvelle optimisation des procédures. Le 15 juillet 2021, cette nouvelle phase de test avec des procédures ajustées, initialement prévue jusqu'à fin décembre, est entrée en vigueur.

La nouvelle optimisation permet d'avoir une trajectoire unique pour toutes les catégories d'aéronefs. De plus, l'obligation d'utiliser une procédure de départ réduisant le bruit du type « NADP1\*\* » a été introduite sur ces itinéraires. Cette procédure vise à diminuer le bruit des avions dans les communes densément peuplées proches de l'Aéroport et directement concernées par ces trajectoires de vols en privilégiant un taux de montée initialement plus élevé au décollage.

### Premiers résultats

Les premières analyses de cette deuxième correction montrent des résultats positifs : comme prévu initialement, la grande majorité des avions vole aujourd'hui au-dessus de la zone moins densément peuplée entre les communes au nord et au sud de la frontière franco-suisse.

La DGAC a décidé de prolonger la phase de test jusqu'au 16 juin 2022 afin de pouvoir procéder à des analyses plus détaillées.

Si cette phase de test ne concerne que les procédures de départ TORPA et MOROK, le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2018-2022 prévoit également la revue de toutes les procédures de décollage vers le sud (c'est-à-dire depuis la piste 15) par la DGAC. L'objectif est de vérifier si le dispositif de départ de la piste 15 est toujours le plus optimal en matière de sécurité, de capacité et de limitations des nuisances sonores.

La DGAC a désormais lancé cette revue, qui devrait permettre une évaluation technique factuelle et, le cas échéant, un ajustement de ce dispositif de départ.

### **Suivi des trajectoires de vol sur TraVis**

Les riverains ainsi que toute personne intéressée ont la possibilité de consulter les trajectoires de vols ainsi que les données de bruit y afférentes grâce à l'outil interactif de visualisation TraVis mis en place par l'EuroAirport :

<https://travis.euroairport.com>

Les densités de survol mensuelles ainsi que les statistiques de mouvement et de bruit des dernières années peuvent être consultées sur le WebReporting :

<https://webreporting.euroairport.com>

\* RNAV : aRea NAVigation - procédures de navigation de surface guidées par satellite

\*\* NADP1 : Noise Abatement Departure Procedure 1 – une procédure de départ à moindre bruit qui vise à réduire les nuisances sonores à proximité de l'aérodrome en priorisant le gain d'altitude

### **EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg : une centaine de destinations directes**

Desservant une centaine de destinations, l'EuroAirport est la porte ouverte en vols directs vers toutes les principales villes d'Europe et du bassin méditerranéen. Aéroport binational répondant aux besoins de connectivité d'une région trinationale, l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg est un acteur économique incontournable du territoire avec plus de 6000 emplois sur sa plateforme. Le développement durable est ancré dans sa mission et guide la gestion de ses trois domaines d'activités : le trafic passagers, le fret et l'industrie. La qualité du service clients est également au cœur de l'activité de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, concrétisée entre autres par un Business Center, un terminal cargo certifié pour l'industrie pharmaceutique et la mise à disposition de services et d'infrastructures notamment pour l'un des premiers pôles mondiaux de l'aménagement d'avions très haut-de-gamme.

[www.euroairport.com](http://www.euroairport.com)

#### **Contact presse :**

##### **EuroAirport**

Manuela WITZIG  
Responsable Communication Environnementale  
BP 60120  
F-68304 Saint-Louis Cedex  
+33 (0)3 89 90 35 45  
Astreinte (week-ends) : +33 (0)6 32 63 37 87  
[media@euroairport.com](mailto:media@euroairport.com)

Suivez-nous sur les réseaux sociaux !



[www.euroairport.com](http://www.euroairport.com)