

*Direction générale de l'Aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est*

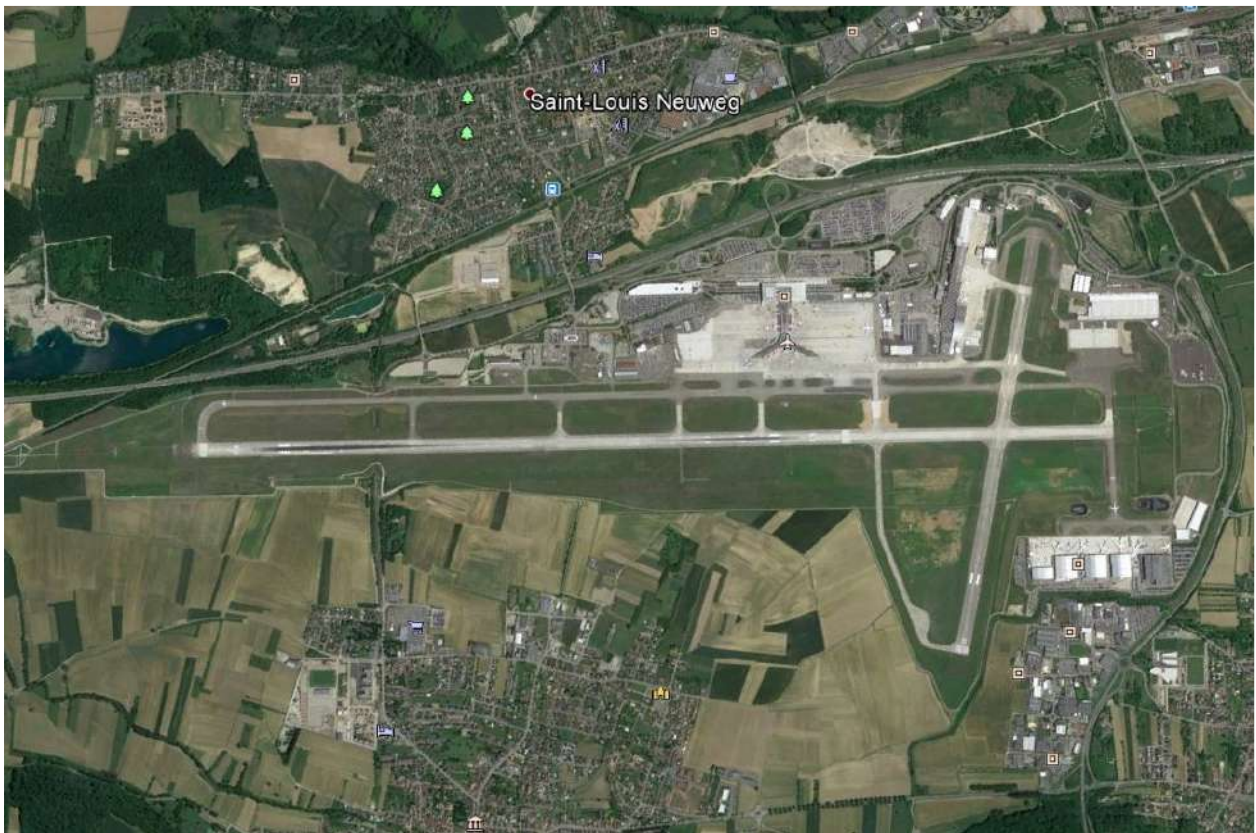
*Département Surveillance et Régulation*

*Division Régulation et Développement durable*

*Subdivision Développement durable*

# AERODROME DE BÂLE MULHOUSE

## Rapport de présentation des courbes de bruit 2019



Version du 28 octobre 2021  
Rédacteur : DD /DSAC-NE  
Référence : LFSB-Leq-2020

## SOMMAIRE

<b>I INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
A) OBJET DU PRESENT DOCUMENT .....	3
B) METHODE D'ELABORATION.....	3
▪ 1) Une évaluation du bruit au cours de l'année 2019 .....	3
▪ 2) Le Leq.....	3
C) CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION .....	4
D) LOGICIEL DE MODELISATION.....	4
<b>II PRESENTATION DE L'AERODROME DE BÂLE-MULHOUSE .....</b>	<b>5</b>
A) LES PISTES .....	5
B) LES TRAJECTOIRES .....	5
C) LES REPARTITIONS PAR QFU .....	5
D) LES PROCEDURES.....	6
<b>III LES COURBES LEQ 2019 .....</b>	<b>9</b>
A) LES COURBES LEQ 05H – 06H : .....	9
B) LES COURBES LEQ 22H – 23H : .....	11
C) LES COURBES LEQ 23H – 05H : .....	13
D) LES COURBES LEQ 16 : .....	15
<b>ANNEXE 1 CARTES AÉRONAUTIQUES – APPROCHE A VUE AVION.....</b>	<b>18</b>
<b>ANNEXE 2 CARTES AÉRONAUTIQUES – APPROCHE A VUE HELICOPTERES .....</b>	<b>19</b>
<b>ANNEXE 3 CARTES AÉRONAUTIQUES - DEPARTS AUX INSTRUMENTS.....</b>	<b>20</b>
<b>ANNEXE 4 GLOSSAIRE.....</b>	<b>22</b>

# I INTRODUCTION

## A) Objet du présent document

A la demande de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC), la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est (DSAC-NE) a fait procéder, par le Service Technique de l'Aviation Civile, à la simulation de l'impact sonore généré par le trafic enregistré sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse au courant de l'année 2019.

## B) Méthode d'élaboration

### ▪ 1) Une évaluation du bruit au cours de l'année 2019

L'évaluation du bruit est établie selon 4 indicateurs prenant en compte les périodes de temps suivantes :

- « Leq 05h-06h » couvrant la période de 05h à 06h,
- « Leq 22-23h » couvrant la période de 22h-23h,
- « Leq 23-05h » couvrant la période de 23h à 05h,
- « Leq 16h » couvrant la période de 06h à 22h.

Les zones reflètent donc une combinaison de la réalité du moment à ces 4 créneaux donnés.

Pour ce faire, il est nécessaire de simuler, dans ces créneaux et dans le contexte des conditions d'exploitation aéroportuaire, les émissions sonores engendrées par l'activité, en tenant compte des données suivantes :

- Nombre de mouvements d'avions et répartition par type d'avion,
- Typologie des appareils opérant sur l'aérodrome,
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage et de décollage,
- Part des vols définie dans les créneaux dénommés ci-dessus.

### ▪ 2) Le Leq

Le Leq permet d'évaluer la dose de bruit totale reçue pendant un temps déterminé.

En considérant un bruit variable perçu pendant une durée T, le Leq représente le niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit réellement perçu pendant cette durée. Le Leq s'exprime en dB.

C'est ce qu'exprime la notion de Level Equivalent, dont Leq est la contraction.

### *C) Contenu et modalités d'application*

Le modèle mathématique permet de quantifier le bruit en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le Leq a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aérodrome, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage.

Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

### *D) Logiciel de modélisation*

Les courbes de bruits présentées sont issues du logiciel Européen IMPACT (Integrated aircraft noise and emissions modelling platform) développé par Eurocontrol.

Le modèle de bruit est constitué de deux composantes : une base de données aéronefs qui comporte des données acoustiques et de performances spécifiques à chaque aéronef et un moteur de calcul qui est le programme informatique qui modélise les émissions sonores et les phénomènes physiques de propagation du son.

Les courbes de niveau de bruit sont ensuite exportées vers le logiciel Google Earth qui permet de présenter ces courbes sur un fond de carte.

La zone du contour du bruit des avions augmente généralement d'environ 25% pour chaque diminution de 1dB du niveau d'exposition au bruit tracé. En utilisant cette règle empirique (approximation), un contour de 45dB sera 9 fois plus grand qu'un contour de 55dB et un contour de 40dB sera 28 fois plus grand qu'un contour de 55dB. Ces contours s'étendent bien au-delà des aérodromes et représentent des avions à des altitudes et des vitesses bien plus élevées.

Dans les aérodromes les plus fréquentés, les altitudes concernées peuvent dépasser l'étendue des profils de vol par défaut de la base de données ANP de l'OACI (limite de hauteur de départ de 10 000 pieds et limite de hauteur d'arrivée de 6 000 pieds). En bref, les valeurs d'entrée par défaut de la base de données ANP devront être étendues et améliorées pour tenir compte des zones de contour de bruit plus importantes prévues.

Les cartes ainsi produites devront être interprétées avec les réserves émises ci-dessus.

## II PRESENTATION DE L'AERODROME DE BÂLE-MULHOUSE

L'aérodrome de Bâle-Mulhouse est situé à 25 kilomètres au sud-est de Mulhouse et 3 kilomètres au nord de l'agglomération bâloise, à 4 kilomètres de la frontière allemande et 3 kilomètres de la frontière suisse. Implantées entièrement sur le territoire français sur les communes de Blotzheim, Héisingue et Saint-Louis, les installations aéroportuaires se développent sur une emprise de 535 hectares environ.

L'aérodrome de Bâle-Mulhouse se distingue par son statut binational unique au monde.

Son exploitation est régie par une Convention franco-suisse signée à Berne le 4 juillet 1949. L'aérodrome est administré par un conseil d'administration composé de façon paritaire de membres français et suisses. Le Conseil d'administration définit la politique générale de l'aérodrome qui est mise en œuvre par les différents services de la direction de l'aéroport.

### A) Les pistes

Les infrastructures aéroportuaires se composent de deux pistes béton :

- La piste principale 15/33 orientée nord-sud de 3900 m de longueur.
- La piste secondaire 08/26 orientée est-ouest de 1715 m de longueur.

### B) Les trajectoires

Les trajectoires suivies par les aéronefs ne peuvent être assimilées à un système filaire suivi dans tous les cas à l'image du trafic ferroviaire. L'analyse des trajectoires montre qu'il existe une dispersion normale des trajectoires par rapport au trait théorique.

En effet, l'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de gestion de vol, les variables de pilotage et météorologiques conduisent nécessairement à une dispersion des trajectoires réelles. Les trajectoires réelles des appareils apparaissent sous forme d'un faisceau plutôt que sous une trace unique.

Les trajectoires ont été définies par le service de la navigation aérienne Nord-Est et ont été modélisées par le Service Technique de l'Aviation Civile.

### C) Les répartitions par QFU

Compte tenu du régime des vents sur l'aérodrome ainsi que des consignes d'exploitation et pour tout type de trafic confondu, la répartition des mouvements (arrivées ou départs) par QFU s'établit de la manière suivante :

Courbes Leq 05h-06h :

- pour la piste 15/33 : 98,66% d'utilisation en QFU 15 et 1,34% d'utilisation en QFU 33.

Courbes Leq 22h-23h :

- pour la piste 15/33 : 88,70% d'utilisation en QFU 15 et 11,28% d'utilisation en QFU 33,
- pour la piste 08/26 : 0,00% d'utilisation en QFU 08 et 0,02% d'utilisation en QFU 26.

Courbes Leq 23h-05h :

- pour la piste 15/33 : 64,23% d'utilisation en QFU 15 et 35,77% d'utilisation en QFU 33.

Courbes Leq 16h :

- pour la piste 15/33 : 84,88% d'utilisation en QFU 15 et 13,32% d'utilisation en QFU 33,
- pour la piste 08/26 : 0,00% d'utilisation en QFU 08 et 1,80% d'utilisation en QFU 26.

## D) Les procédures

### Procédures avions :

#### Procédures IFR :

- Piste 15 :
  - Arrivée 15
  - Départ 15
  - Départ 15 BASUD6P
  - Départ 15 BASUD6T
  - Départ 15 BASUD6Y
  - Départ 15 ELBEG6P
  - Départ 15 ELBEG6Y
  - Départ 15 ELBEG7S
  - Départ 15 GTQ6Y
  - Départ 15 HOC6P
  - Départ 15 LUMEL6P
  - Départ 15 LUMEL6T
  - Départ 15 LUMEL7S
  - Départ 15 MOROK7S
  - Départ 15 OLBEN7S
  - Départ 15 OLBEN7Y
  - Départ 15 STR6Y
  - Départ 15 TORPA7S
  
- Piste 33 :
  - Arrivée 33
  - Départ 33
  - Départ 33 BASUD6N
  - Départ 33 ELBEG6N
  - Départ 33 ELBEG7N
  - Départ 33 GTQ6N
  - Départ 33 LUMEL6N
  - Départ 33 LUMEL7N
  - Départ 33 MOROK7N
  - Départ 33 OLBEN7N
  - Départ 33 STR6N
  - Départ 33 TORPA7N

- Piste 26 :
  - Arrivée 26
  - Départ 26
  - Départ 26 BASUD6M
  - Départ 26 ELBEG6Q
  - Départ 26 GTQ6Q
  - Départ 26 LUMEL6M
  - Départ 26 STR6Q
  
- Piste 08 :
  - Départ 08



## Procédures VFR :

- Arrivées VFR :
  - Sauf clairance particulière du contrôle, les avions suivront les itinéraires suivants :
    - itinéraire N°1 : N – NE - E
    - itinéraire N°2 : S - E
    - itinéraire N°3 : W – WA - WB
- Départs VFR :
  - Sauf clairance particulière du contrôle, les avions suivront les itinéraires suivants :
    - Sortie N : itinéraire N°1 E – NE – N
    - Sortie S : itinéraire N°2 E – S,
    - Sortie W : itinéraire N°3 WB – WA – W

## Procédures Hélicoptères

- Arrivées VFR :
  - Sauf clairance particulière du contrôle, qui pourra éventuellement donner des points de report avion, les hélicoptères suivront les itinéraires suivants :
    - Entrée par le Nord, l'Est et le Sud-Est : point E puis suivre les instructions du contrôle.
    - Entrée par l'Ouest et le Sud-Ouest : point WB puis suivre les instructions du contrôle.
- Départ VFR :
  - Sauf clairance particulière du contrôle, les hélicoptères suivront les itinéraires suivants :
    - Sortie Nord, Est et Sud-Est par le point E.
    - Sortie Ouest et Sud-Ouest par le point WB.

**(Voir Annexe 1)**



### III Les courbes Leq 2019

#### A) Les courbes Leq 05h – 06h :

Dans le créneau 05h – 06h, les types suivants d'aéronefs ont été le plus souvent identifiés :

Type d'appareil	Nombre de mouvement	Type d'appareil	Nombre de mouvement
<b>757-300</b>	443	<b>737-400</b>	343
<b>AT72</b>	210	<b>A300B4-203</b>	190
<b>AT75</b>	178	<b>EC145</b>	140
<b>737-300</b>	54	<b>737-800</b>	44

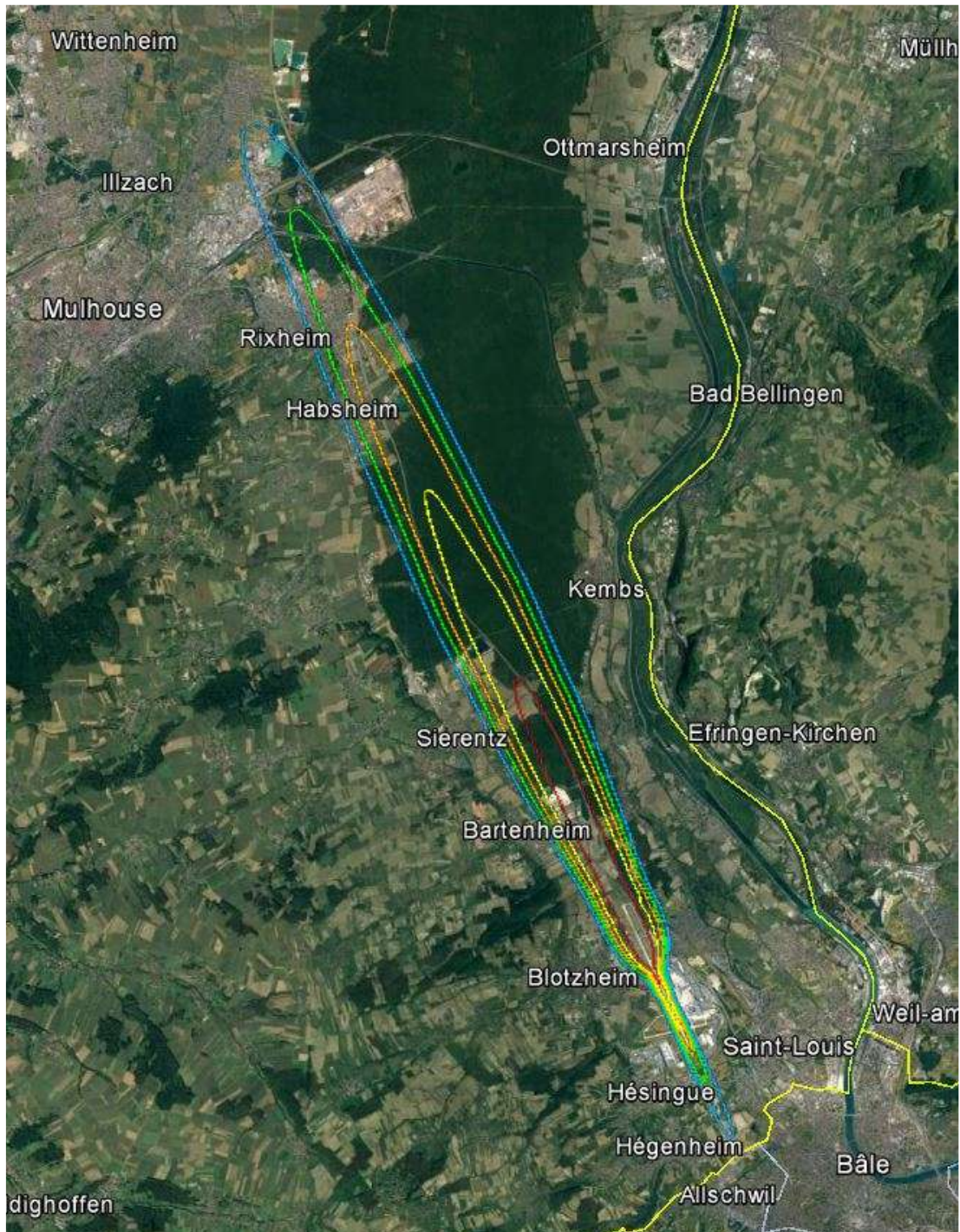
La période 05h – 06h comprend un total de 1602 mouvements.

Répartition par procédures :

▪ <b><u>Piste 15 :</u></b>		<b>Total :</b>	<b>98,66%</b>
• Arrivée 15	97,63%	<b>Arrivées :</b>	<b>97,63%</b>
• Départ 15 ELB7S	0,06%	<b>Départs :</b>	<b>1,02%</b>
• Départ 15 MOR7S	0,38%		
• Départ 15 OLB7S	0,19%		
• Départ 15 TOR7S	0,38%		
▪ <b><u>Piste 33 :</u></b>		<b>Total :</b>	<b>1,34%</b>
• Arrivée 33	1,22%	<b>Arrivées :</b>	<b>1,22%</b>
• Départ 33 ELB7N	0,06%	<b>Départs :</b>	<b>0,13%</b>
• Départ 33 MOR7N	0,06%		

### Représentation graphique :

Courbe bleue : Leq 43 dB(A)  
Courbe verte : Leq 45 dB(A)  
Courbe orange : Leq 47 dB(A)  
Courbe jaune : Leq 50 dB(A)  
Courbe rouge : Leq 55 dB(A)



## B) Les courbes Leq 22h – 23h :

Dans le créneau 22h – 23h, les types suivants d'aéronef ont été le plus souvent identifiés :

Type d'appareil	Nombre de mouvement	Type d'appareil	Nombre de mouvement
<b>A320-211</b>	3190	<b>A320-232</b>	629
<b>757-RR</b>	446	<b>CRJ9-LR</b>	396
<b>737-400</b>	248	<b>AT72</b>	216
<b>A319-131</b>	185	<b>737-800</b>	117

La période 22h – 23h comprend un total de 6090 mouvements.

Répartition par procédures :

### ▪ Piste 15 :

• Arrivée 15	65,83%
• Départ 15	2,00%
• Départ 15 BASUD6P	0,16%
• Départ 15 BASUD6T	0,02%
• Départ 15 ELBEG6Y	0,51%
• Départ 15 ELBEG7S	9,20%
• Départ 15 GTQ6Y	0,05%
• Départ 15 LUMEL6P	0,33%
• Départ 15 LUMEL6T	0,03%
• Départ 15 LUMEL7S	0,77%
• Départ 15 MOROK7S	1,63%
• Départ 15 OLBEN7S	2,94%
• Départ 15 OLBEN7Y	0,02%
• Départ 15 STR6Y	0,02%
• Départ 15 TORPA7S	5,47%

**Total :** 88,70%  
**Arrivées :** 65,83%  
**Départs :** 22,87%

### ▪ Piste 33 :

• Arrivée 33	4,71%
• Départ 33	1,35%
• Départ 33 ELBEG6N	1,30%
• Départ 33 ELBEG7N	2,33%
• Départ 33 GTQ6N	0,10%
• Départ 33 LUMEL6N	0,18%
• Départ 33 LUMEL7N	0,13%
• Départ 33 MOROK7N	0,18%
• Départ 33 OLBEN7N	0,23%
• Départ 33 TORPA7N	0,77%

**Total :** 11,28%  
**Arrivées :** 4,71%  
**Départs :** 6,57%

### ▪ Piste 26 :

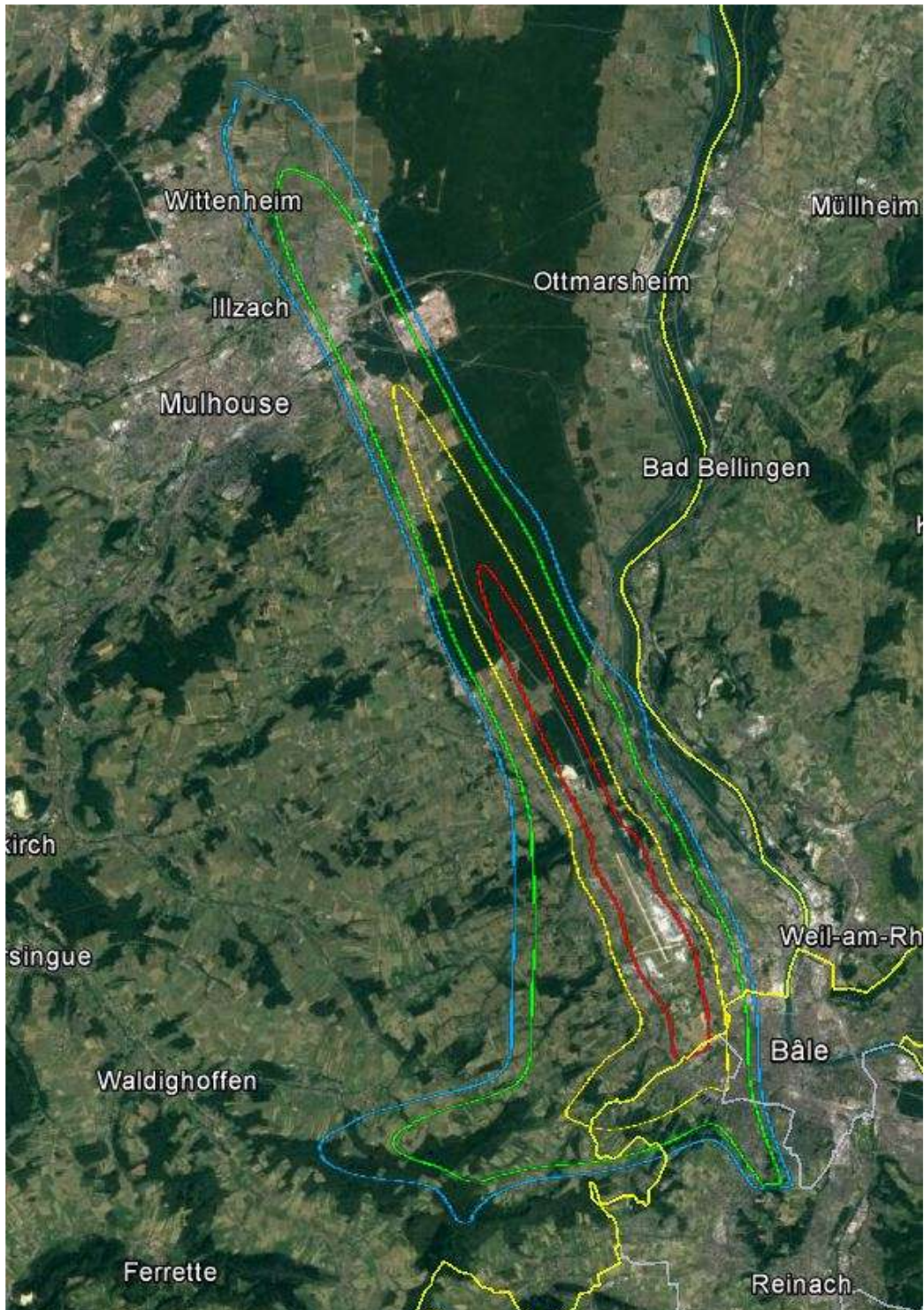
• Arrivée 26	0%
• Départ 26	0,02%

**Total :** 0,02%  
**Arrivées :** 0%  
**Départs :** 0,02%



### Représentation graphique :

Courbe bleue : Leq 43 dB(A)  
Courbe verte : Leq 45 dB(A)  
Courbe jaune : Leq 50 dB(A)  
Courbe rouge : Leq 55 dB(A)



### C) Les courbes Leq 23h – 05h :

Dans le créneau 22h – 23h, les types suivants d'aéronef ont été le plus souvent identifiés :

Type d'appareil	Nombre de mouvement	Type d'appareil	Nombre de mouvement
<b>A320-211</b>	755	<b>757-RR</b>	316
<b>737-400</b>	286	<b>737-800</b>	275
<b>A300B4-203</b>	198	<b>EC145</b>	181
<b>AT75</b>	157	<b>A320-232</b>	148

La période 23h – 05h comprend un total de 2460 mouvements.

Répartition par procédures :

▪ **Piste 15 :**

• Arrivée 15	47,24%
• Départ 15	2,56%
• Départ 15 BASUD6P	0,08%
• Départ 15 ELBEG6Y	0,20%
• Départ 15 ELBEG7S	5,77%
• Départ 15 GTQ6Y	0,12%
• Départ 15 HOC6P	0,04%
• Départ 15 LUMEL6P	0,12%
• Départ 15 LUMEL7S	1,38%
• Départ 15 MOROK7S	2,44%
• Départ 15 OLBEN7S	0,65%
• Départ 15 TORPA7S	3,62%

**Total :** 63,42%  
**Arrivées :** 47,24%  
**Départs :** 16,99%

▪ **Piste 33 :**

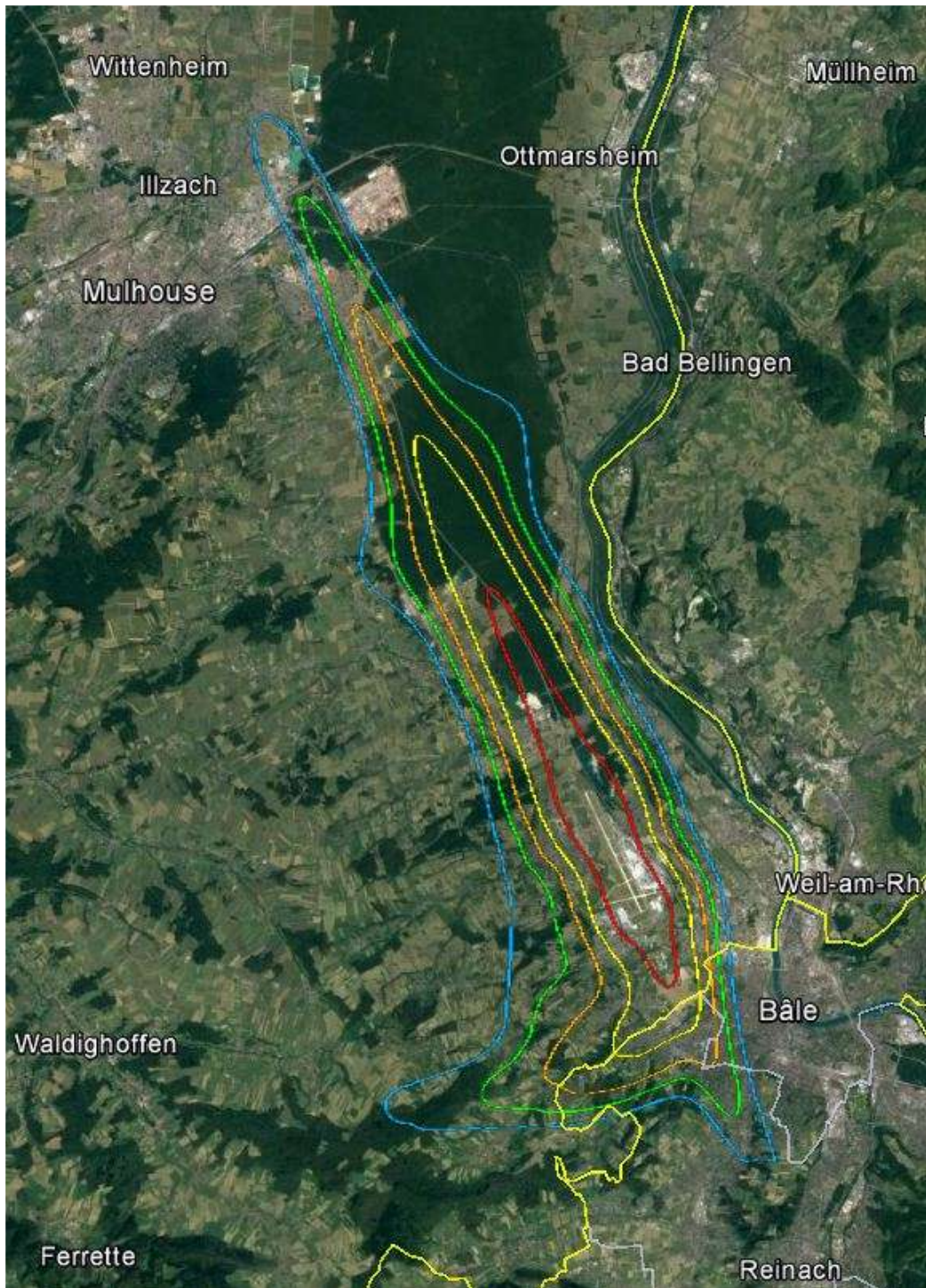
• Arrivée 33	3,90%
• Départ 33	4,63%
• Départ 33 BASUD6N	0,12%
• Départ 33 ELBEG6N	3,78%
• Départ 33 ELBEG7N	11,91%
• Départ 33 GTQ6N	1,34%
• Départ 33 LUMEL6N	1,63%
• Départ 33 LUMEL7N	1,22%
• Départ 33 MOROK7N	4,76%
• Départ 33 OLBEN7N	0,16%
• Départ 33 STR6N	0,04%
• Départ 33 TORPA7N	2,28%

**Total :** 36,58%  
**Arrivées :** 3,90%  
**Départs :** 31,87%



### Représentation graphique :

Courbe bleue : Leq 43 dB(A)  
Courbe verte : Leq 45 dB(A)  
Courbe orange : Leq 47 dB(A)  
Courbe jaune : Leq 50 dB(A)  
Courbe rouge : Leq 55 dB(A)



## D) Les courbes Leq 16h :

Dans le créneau 06h – 22h, les types suivants d'aéronef ont été le plus souvent identifiés :

Type d'appareil	Nombre de mouvement	Type d'appareil	Nombre de mouvement
<b>A320-211</b>	36145	<b>CRJ9-LR</b>	6900
<b>Monomoteur pas variable</b>	6092	<b>737-800</b>	4989
<b>A320-232</b>	3988	<b>Monomoteur pas fixe</b>	2900
<b>EMB190</b>	2820	<b>EC145</b>	1730

La période 06h – 22h comprend un total de 74623 mouvements.

Répartition par procédures :

### ▪ Piste 15 :

• Arrivée 15	42,62%
• Départ 15	1,24%
• Départ 15 BASUD6P	0,09%
• Départ 15 BASUD6Y	0,11%
• Départ 15 ELBEG6Y	1,09%
• Départ 15 ELBEG7S	15,97%
• Départ 15 GTQ6Y	0,01%
• Départ 15 HOC6P	0,04%
• Départ 15 LUMEL6P	0,97%
• Départ 15 LUMEL6T	0,25%
• Départ 15 LUMEL7S	0,59%
• Départ 15 MOROK7S	11,20%
• Départ 15 OLBEN7S	2,44%
• Départ 15 OLBEN7Y	1,02%
• Départ 15 STR6Y	0,03%
• Départ 15 TORPA7S	7,21%

**Total :** 84,88%  
**Arrivées :** 42,62%  
**Départ :** 42,26%

### ▪ Piste 33 :

• Arrivée 33	4,59%
• Départ 33	0,73%
• Départ 33 BASUD6N	0,01%
• Départ 33 ELBEG6N	0,89%
• Départ 33 ELBEG7N	3,34%
• Départ 33 GTQ6N	0,03%
• Départ 33 LUMEL6N	0,18%
• Départ 33 LUMEL7N	0,08%
• Départ 33 MOROK7N	1,59%
• Départ 33 OLBEN7N	0,40%
• Départ 33 STR6N	0,01%
• Départ 33 TORPA7N	1,47%

**Total :** 13,32%  
**Arrivées :** 4,59%  
**Départs :** 8,73%



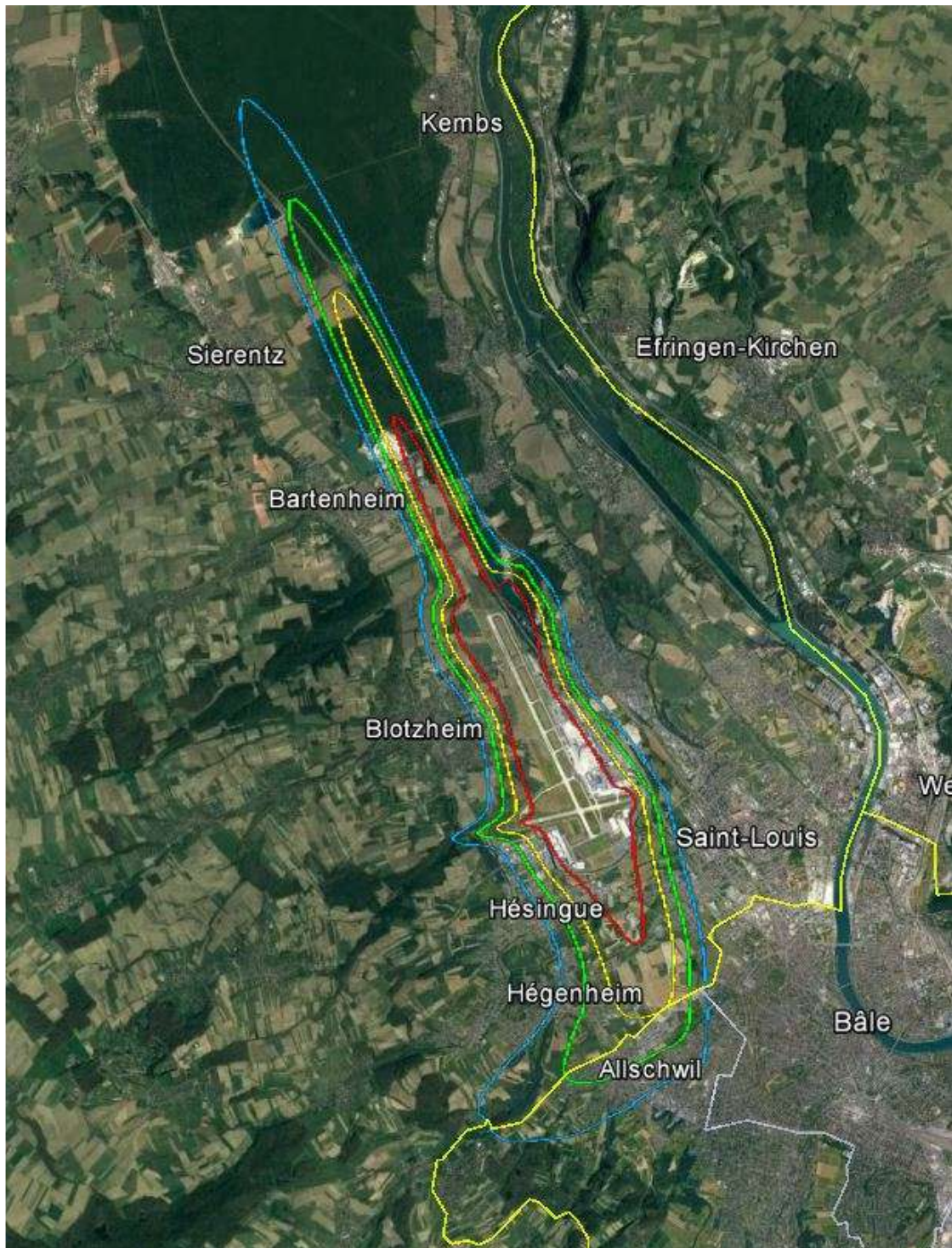
▪ **Piste 26 :**

• Arrivée 26	0,12%
• Départ 26	1,57%
• Départ 26 BASUD6M	0,02%
• Départ 26 ELBEG6Q	0,05%
• Départ 26 LUMEL6M	0,03%

**Total :** 1,80%  
**Arrivées :** 0,12%  
**Départs :** 1,68%

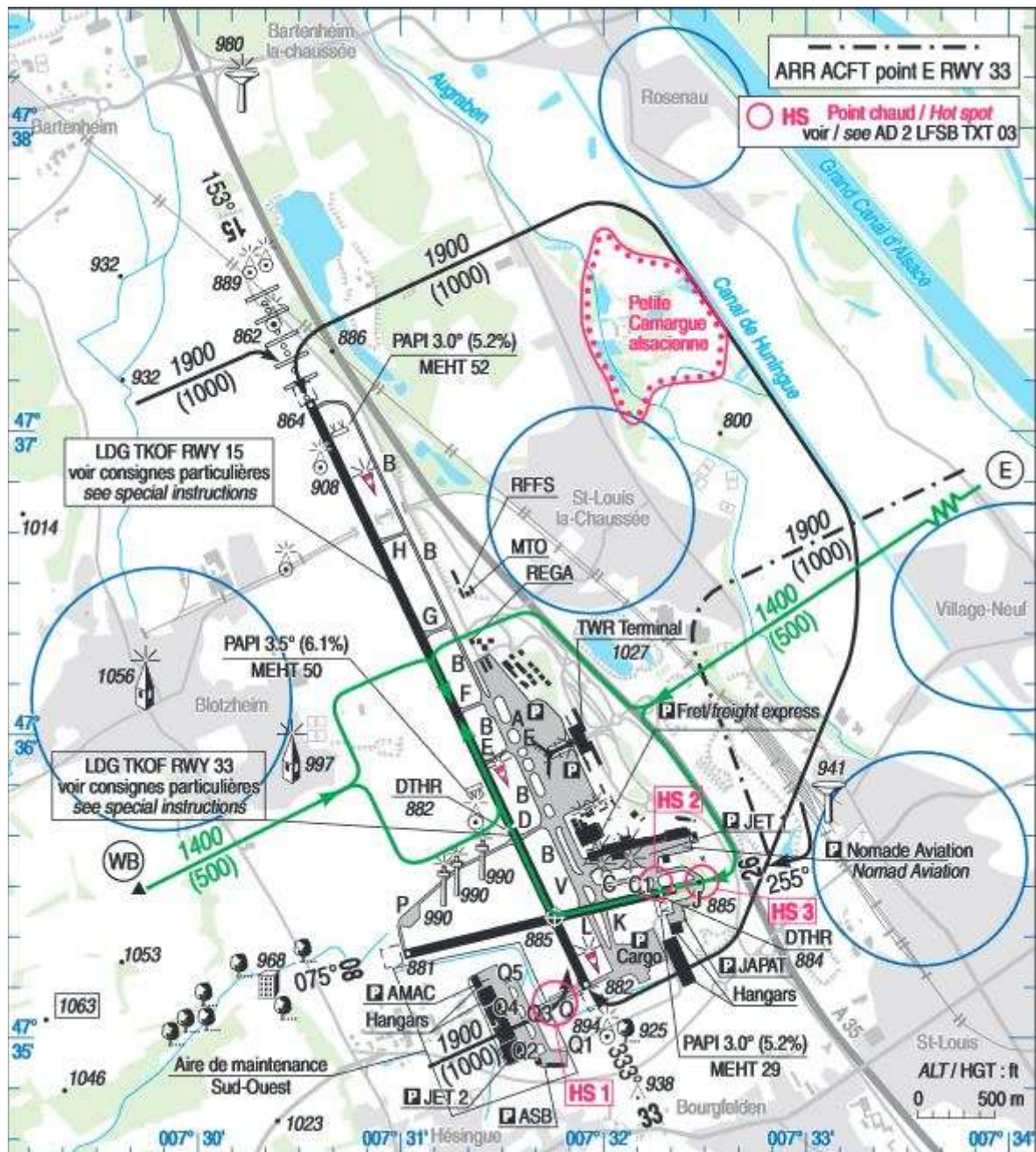
**Représentation graphique :**

- Courbe bleue : Leq 53 dB(A)
- Courbe verte : Leq 55 dB(A)
- Courbe jaune : Leq 57 dB(A)
- Courbe rouge : Leq 60 dB(A)



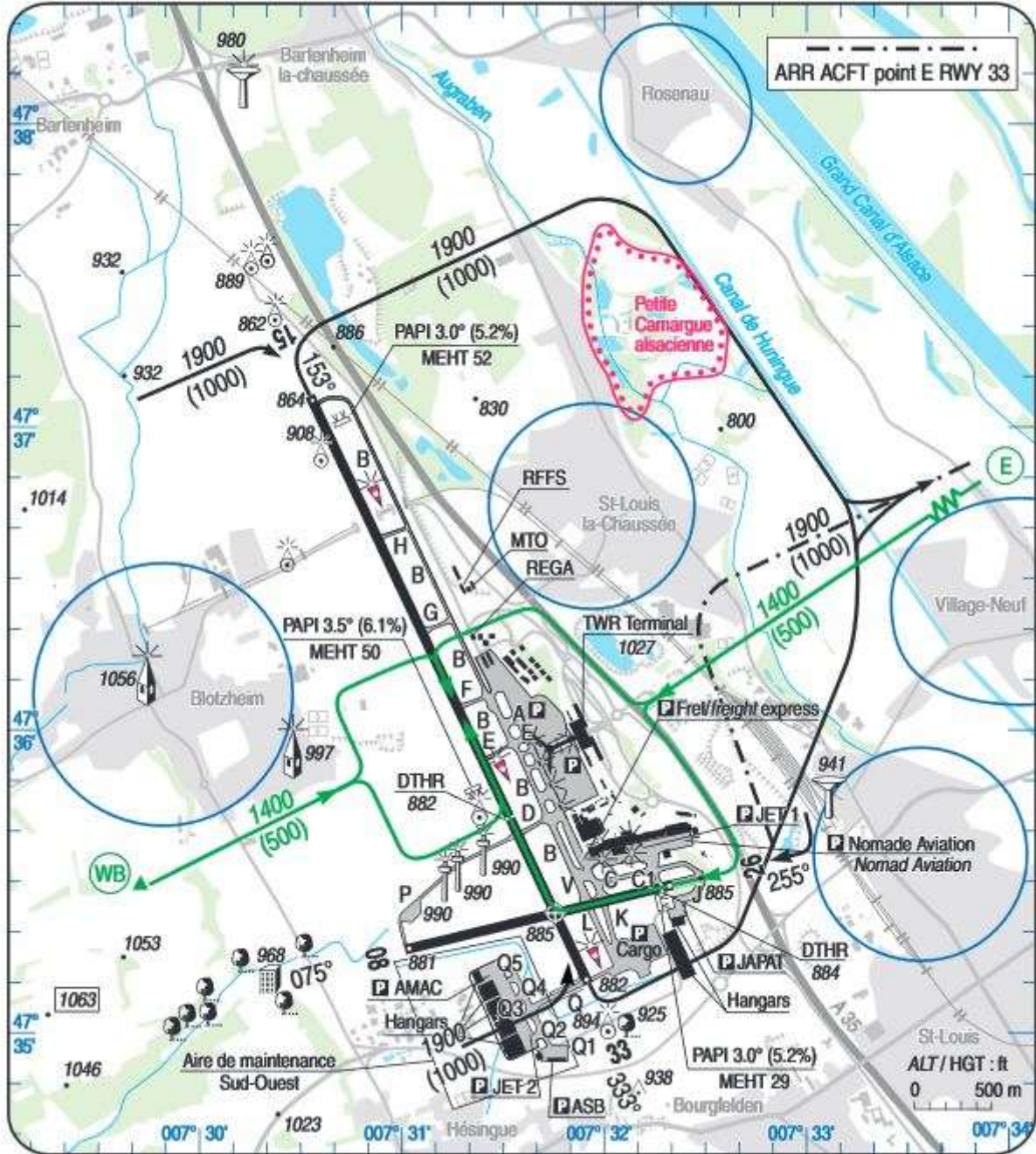


## ANNEXE 1 CARTES AÉRONAUTIQUES – APPROCHE A VUE AVION



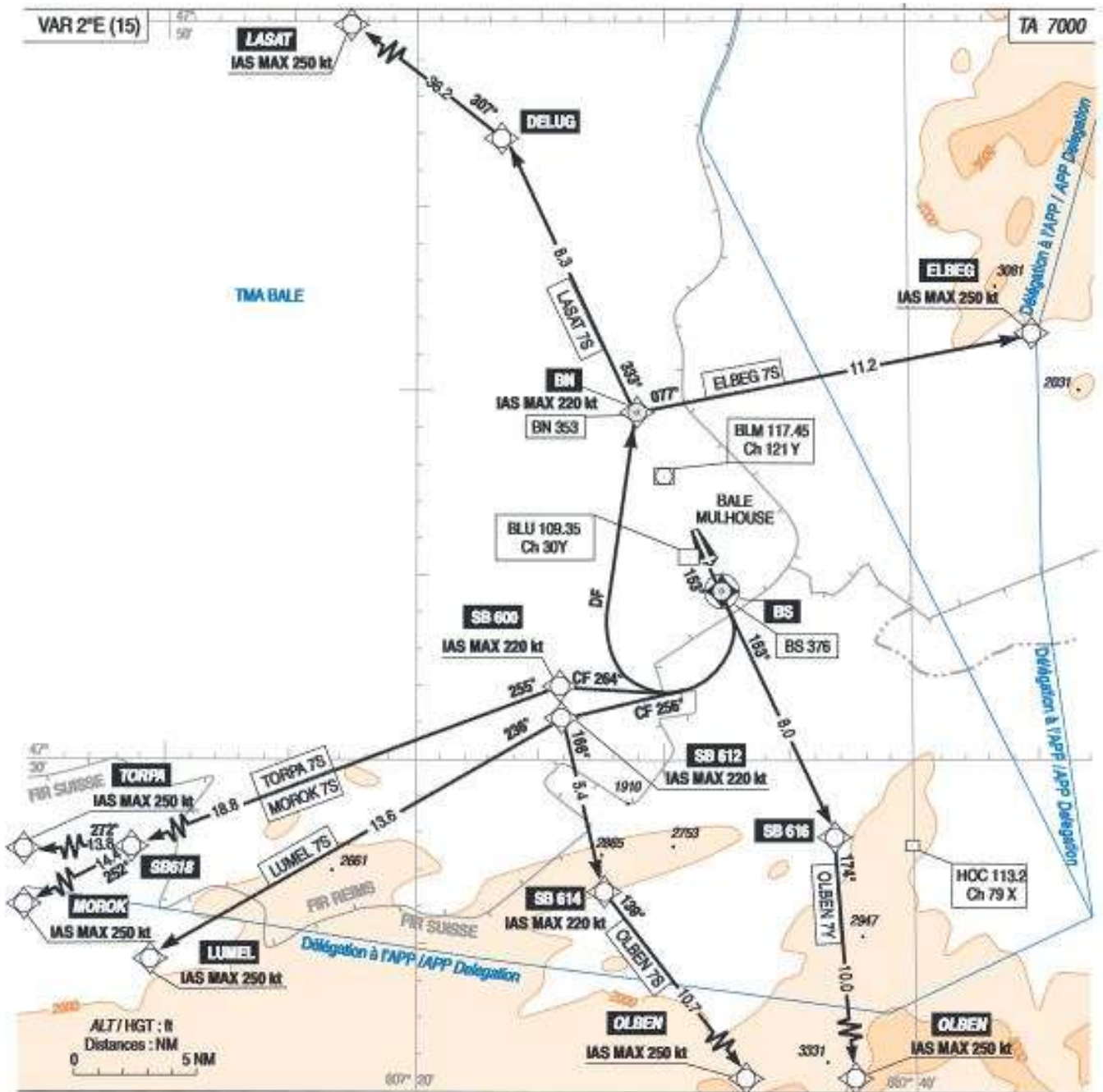


## ANNEXE 2 CARTES AÉRONAUTIQUES – APPROCHE A VUE HELICOPTERES



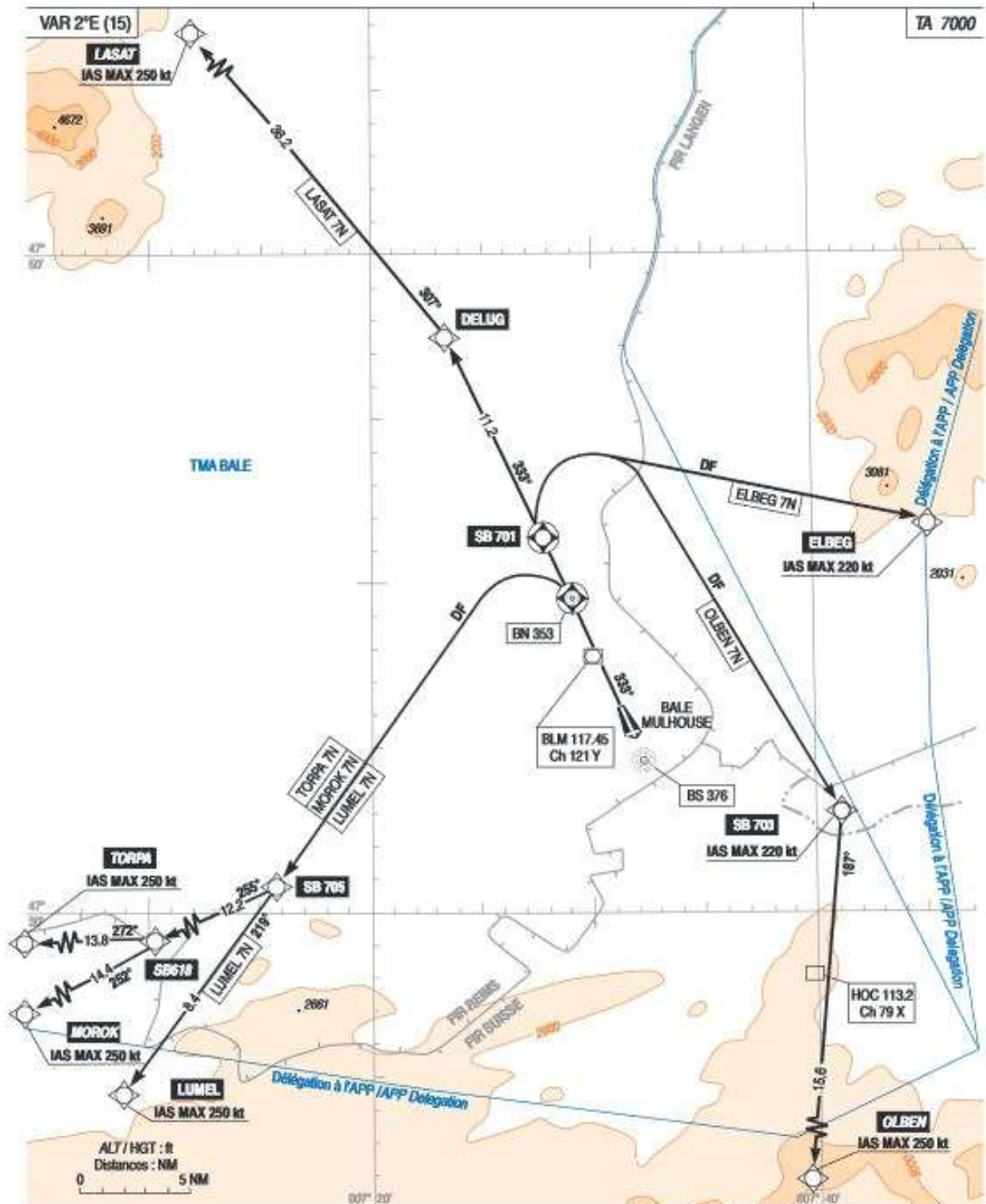
## ANNEXE 3 CARTES AÉRONAUTIQUES - DEPARTS AUX INSTRUMENTS

### DEPARTS EN 15





## DEPARTS EN 33



## ANNEXE 4 GLOSSAIRE

ANP	Aircraft Noise and Performance
dB(A)	Décibel pondéré "A"
ft	Pied (Unité de mesure des distances verticales)
IFR	Règles de vol aux instruments
INM	Logiciel Integrated Noise Model
LDEN	Indice de bruit (Level/Day/Evening/Night)
LEQ	Level EQuivalent
MNT	Modèle Numérique de Terrain
Nm	Mille nautique (Unité de mesure de distance)
QFU	Direction magnétique de la piste
QNH	Pression atmosphérique au niveau de la mer
VFR	Règles de vol à vue (Visual Flight Rules)