

Région

Bruit : l'État dur d'oreille



*Les associations agitent la menace d'un atterrissage ou décollage toutes les deux minutes d'ici 2030.
Archives L'Alsace/Jean-Christophe Meyer*

Les associations de riverains estiment que les autorités françaises n'ont pas tenu compte de leurs préoccupations dans l'élaboration du nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'EuroAirport.

« Il ne peut y avoir de développement de l'EuroAirport sans prendre en compte les besoins des riverains », a déclaré Laurent Touvet, préfet du Haut-Rhin et membre du conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, en présentant, la semaine dernière, le nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE, lire nos éditions du 21 mars). Pourtant, ces riverains n'ont pas tous l'impression d'avoir été écoutés – sans doute leurs voix ont-elles été couvertes par ce bruit qu'ils dénoncent avec constance depuis des années.

• Un plan final « quasiment identique au projet initial »

« Les motions demandant un repos nocturne de 23 h à 6 h, signées par les élus de Saint-Louis Agglo et l'Eurodistrict de Bâle, la pétition diffusée à Bartenheim, avec

plus de 500 signatures, ne semblent émouvoir ni le conseil d'administration de l'aéroport, ni la direction, ni le préfet, ni certains maires qui ont validé ce nouveau PPBE » , dénoncent notamment l'Adra (Association de défense des riverains de l'aéroport), Alsace Nature et l'APDCV (Association pour la promotion et la défense du cadre de vie à Bartenheim), dans un communiqué commun.

Elles rappellent que plus de sept associations - françaises, suisses et allemandes - de défense des riverains ont participé à la consultation publique sur ce PPBE. « Elles ont demandé une réécriture de ce projet, qu'elles ont qualifié d'inachevé, d'incomplet, de trompeur, truffé d'erreurs... Tout ce travail a certes été comptabilisé (NDLR : il est notamment mentionné en annexe du plan) , mais est resté sans incidence sur le PPBE final, quasiment identique au projet initial. »

Ce plan mise beaucoup sur la mise en service progressive d'avions moins bruyants ? Les associations ne croient guère à une baisse substantielle du niveau sonore ressenti au sol. Il prévoit une réduction de moitié du nombre de décollages vers le sud après 23 h ? « Sans diminution du nombre total de décollages après 23 h, cela revient à reporter l'autre moitié des décollages après 23 h vers le nord sans le dire explicitement. Ceci relève d'une inqualifiable malhonnêteté. »

Quant à la concentration des trajectoires, décidée par la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) pour limiter le nombre de personnes impactées par le bruit, elle est vécue comme un « sacrifice » des populations « qui ont le malheur d'habiter, pour certains depuis des décennies, sous des trajectoires nouvelles décidées à Paris ».

« Le développement du trafic à 13 millions de passagers, avec 150 000 mouvements par an en 2030, correspond à un avion qui décolle ou atterrit toutes les deux minutes » , observent les associations, qui pointent le risque que les riverains ne puissent plus vivre à l'extérieur de leur habitation, ni ouvrir les fenêtres de leurs logements.

• L'argument fallacieux du poids économique

Si le bruit reste au cœur des préoccupations de ces riverains, ils s'interrogent également sur la pollution de l'air. « Pour rappel, un seul avion, dans son cycle LTO (atterrissage et décollage) qui touche directement les riverains de l'aéroport, pollue

autant que 2600 voitures dans le même périmètre d'envol. »

Sur ces questions, les associations déplorent la passivité de la plupart des élus locaux, qui n'osent pas dire non à l'État. Certains optant pour la politique de la chaise vide lors des réunions, afin de ne pas avoir à se prononcer.

Sur le fond, les trois associations s'interrogent sur le bien-fondé d'un développement continu du trafic aérien, à l'aune de son impact « sur l'environnement en général et sur le changement climatique en particulier ». « 100 000 mouvements par an (NDLR : le niveau actuel) ne suffisent-ils pas aux habitants de la région des Trois Frontières pour se déplacer et pour répondre aux besoins de l'économie transfrontalière ? » , s'interrogent-elles.

Alors que la majorité des élus et de la population semble craindre une remise en question du modèle économique local, les associations se demandent « en quoi la limitation à 100 000 par an du nombre de vols mettrait en péril les emplois de l'aéroport ». Elles soulignent que plus d'un tiers des emplois habituellement associés à la plateforme sont des emplois industriels (Amac Aerospace, Jet Aviation...) « qui sont sur le site, qui ont besoin d'un aéroport, mais pas d'un développement du nombre de passagers ».