

L'Alsace, 11 juin 2020

Région, Economie

Aéroport de Bâle-Mulhouse | Aéronautique EuroAirport : une reprise qui fera moins de bruit

Avec son trafic passagers quasiment réduit à néant, l'EuroAirport ne s'attend pas à une reprise rapide, même si une cinquantaine de destinations seront proposées dès le mois prochain. En parallèle, la direction de l'aéroport envisage de supprimer les décollages programmés après 23h, pour réduire les nuisances sonores. Insuffisant, dénoncent les associations de riverains.

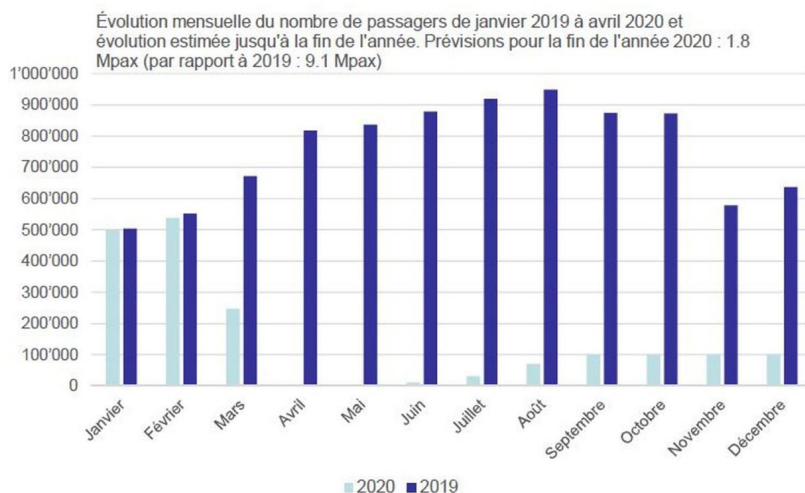


L'EuroAirport de Bâle Mulhouse était en activité très réduite depuis le mois de mars. Juillet devrait se traduire par une fréquentation un peu plus importante. Photo L'Alsace / Thierry GACHON

Ceux qui espéraient un après différent de l'avant en seront pour leurs frais. « Nous avons la ferme intention de ne rien changer à notre stratégie qui est d'assurer la connectivité aérienne de notre région en respectant la durabilité », martelait le directeur de l'EuroAirport, Matthias Suhr, devant la presse réunie pour évoquer la situation actuelle de l'aéroport. Laquelle n'est guère florissante. Contrairement à la plupart des autres infrastructures aéroportuaires, [l'EuroAirport a décidé de rester ouvert](#) , ne serait-ce que pour assurer les vols sanitaires et l'acheminement de médicaments via le fret aérien. Mais le nombre de passagers a dégringolé de 99,8 %... «Habituellement en avril et mai 800 000 passagers transitent par notre aéroport. Ces derniers mois, ils n'ont pas été plus de 1 000 par mois ».

Prévisions d'évolution du nombre de passagers en 2020

EuroAirport®
BASEL MULHOUSE FREIBURG



6

Les prévisions pour la reprise de l'activité telles que présentées par la direction de l'EuroAirport. Ph DR

Une cinquantaine de destinations proposées à partir de juillet

De fait, l'EuroAirport qui établissait chaque année des records de fréquentation (le dernier en date : 9,1 millions de passagers en 2019) n'envisage pas d'atteindre les deux millions de passagers cette année. Même si une cinquantaine de destinations devraient être proposées dès le mois prochain et 80 d'ici la fin de l'année, contre une centaine en temps normal. La reprise sera lente, avec un retour à la normale attendu vers 2023. D'ici là, l'aéroport peut s'appuyer sur un estimable matelas de liquidités moissonnées pendant les années fastes (un bénéfice de 24 millions d'euros en 2019, à titre d'exemple) pour ne pas avoir à solliciter des soutiens financiers étatiques, si tant est que la crise ne joue pas les prolongations.

Pour les riverains de l'aéroport, la pandémie s'est traduite par une baisse appréciée des nuisances sonores générées par le trafic aérien. Pour eux, il y a bien un après, mais qui risque d'être de courte durée si l'activité aéroportuaire reprend progressivement. La direction de l'aéroport a toutefois décidé de ne pas attendre le retour au niveau antérieur de décibels pour faire avaliser des mesures destinées à réduire les nuisances sonores. « Nous visons une réduction significative des nuisances sonores entre 23 et 24h ainsi qu'une stabilisation à long terme de ces nuisances », présente Frédéric Velter, directeur adjoint de l'EuroAirport. Lancées depuis plusieurs années, les études pour une approche équilibrée ne se sont encore traduites par aucune évolution notable, alors que dans le même laps de temps, les nuisances sonores ont progressé tout comme le trafic, en particulier dans la tranche horaire de 23h à 24h.

Pas de couvre-feu à partir de 23h

L'EuroAirport a envisagé plusieurs scénarii permettant de viser une réduction significative et durable du bruit sans miner pour autant son développement économique. Jugée trop radicale et susceptible de remettre en cause son modèle économique, l'hypothèse d'un couvre-feu à partir de 23h a été écartée. Son conseil d'administration a en revanche décidé d'interdire les décollages programmés entre 23h et minuit. Et, de 22h à 6h, d'interdire « les aéronefs de chapitre 3 dont la marge est inférieure à 13 EPNdB », selon [la classification acoustique des avions](#), qui détermine trois niveaux de bruit. Selon la direction, cela permettra de supprimer de cette tranche horaire un millier de décollages par an (sur près de 1 300 en temps normal), de réduire les décollages de 80 % et les mouvements aériens de 40 % pendant cette heure, et surtout de gagner entre 6 et 11 décibels, « soit un gain perceptible » selon Frédéric Velter. Mais cela impliquera certainement un report du trafic sur l'heure précédente. La mesure ne pourra pas être appliquée avant, au mieux, mai 2021, le temps de la faire approuver par les organismes compétents, et fera l'objet d'une consultation publique d'ici la fin de l'année.

EuroAirport® BASEL MULHOUSE FREIBURG	
Développement de scénarii	
SCÉNARII	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

Les différents scénarii de réduction des nuisances sonores qui ont fait l'objet d'études dans le cadre de l'approche équilibrée. Photo DR

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 avions 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

Les différents scénarii de réduction des nuisances sonores qui ont fait l'objet d'études dans le cadre de l'approche équilibrée. Photo DR

Des mesures inacceptables pour les riverains

Président du conseil consultatif de l'ETB (Eurodistrict trinational de Bâle) et maire de Héisingue, Gaston Latscha se dit satisfait par ces mesures décidées par l'EuroAirport, « alors que Saint-Louis Agglomération avait exigé l'arrêt des vols après 23h sans pour autant envisager un couvre-feu ». De son côté, Bruno Wollenschneider, président de l'ADRA (Association de défense des riverains de l'EuroAirport), considère ces mesures comme inacceptables. « Le repos nocturne (pour lequel milite l'association) se résume à la suppression des décollages programmés. Oubliée la période de 5 à 6h. Quant à l'interdiction des mouvements d'avions de chapitre trois, c'est un progrès, mais les riverains ainsi que l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) le demandent depuis longtemps. La pandémie n'a pas changé le modèle de gestion de l'aéroport, la santé des riverains est sacrifiée sur l'autel des prétendus emplois, sans parler de l'impact des entrepôts projetés par Amazon en Alsace sur le fret avionné et camionné... », dénonce-t-il. Pour les riverains, la parenthèse silencieuse risque d'être de courte durée.

PPBE_EAP_BA_LAlsace_20200612