

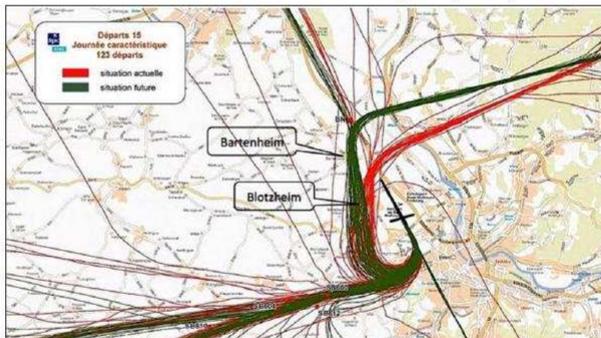
ENVIRONNEMENT

EuroAirport : ces procédures qui inquiètent

La Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, mi-mai, n'a de loin pas donné satisfaction aux associations de défense des riverains. Celles-ci réclament une enquête publique avant la mise en place de toute nouvelle procédure.

Des « mesurètes qui engagent peu l'aéroport ». Voilà ce que retiennent les associations suite à la présentation des nouvelles procédures que compte mettre en place l'EuroAirport. Bruno Wollenschneider (président de l'Association de défense des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse), Béatrice Meyer (membre de l'Adra et vice-présidente de l'Association pour la protection et la défense du cadre de vie à Bartenheim), Marie-Rose Scholer (secrétaire de l'APDCV Bartenheim), Joseph Baumann (responsable du groupe local Alsace Nature Sierentz/bande rhénane) et Denise Grunenwald (présidente de l'Association pour la qualité de la vie dans la région des Trois frontières) reviennent sur la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport, qui s'est déroulée mi-mai, et lors de laquelle ces procédures ont été approuvées. Malgré les votes contre des associations et l'abstention de certains maires (lire ci-dessous).

Leur principale préoccupation : la modification de la trajectoire Elbeg (représentée ci-contre), au-dessus des communes de Blotzheim et de Bartenheim. Cette boucle paraît plus ronde, plus large, mais aussi, selon eux, « plus serrée pour les envols vers le nord ». « Elle doit permettre de moins entendre les avions au décollage, car ils monteraient plus haut dans le ciel et pollueraient moins. » Mais les associations n'y croient pas. Une étude d'impact de la circulation aérienne, établie début 2018 par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), estime en parallèle qu'en « configuration piste 15 » (décollages vers le sud),



La nouvelle trajectoire Elbeg (en vert) impacterait davantage les communes de Bartenheim et de Blotzheim... tout en réduisant les nuisances côté suisse.

« la commune de Bartenheim connaîtrait une augmentation du nombre de survols (pour le flux Elbeg, environ 60 départs vers le nord et l'est), alors que les survols sont actuellement occasionnels ». L'impact sonore devrait en revanche n'évoluer que faiblement « pour l'ensemble des communes proches de l'aéroport ».

Le territoire suisse « moins impacté »

De quoi malgré tout faire bondir les associations. « Ceux installés sur la nouvelle trajectoire, à Bartenheim comme à Blotzheim, vont détester ! » Certains évoquent leur « ras-le-bol » d'une situation « de plus en plus invivable ». D'autres s'interrogent : « Et dans les années à venir, on passera de 60 à 200 décollages ? Comment anticiper l'urbanisme

dans ces conditions, quand l'aéroport change ses procédures de la sorte ? ».

Tous déplorent par ailleurs un autre point figurant dans l'étude d'impact de la DGAC : ce nouveau dispositif « devrait permettre de réduire, sur le territoire suisse, le nombre d'habitants impactés ». « 1660 habitants seraient ainsi épargnés mais près de 4000 habitants davantage impactés de notre côté », évaluent les associations de défense.

Ils relèvent aussi que l'EuroAirport a pour objectif, d'ici 2019, de réduire de moitié les décollages vers le sud après 23 h, ce qui représente, à ce stade, 110 vols par an. Le nord serait-il impacté en conséquence ? C'est leur crainte. « Aucune mesure n'est prise concernant les vols après 23 h vers le nord. Il est question d'ici 2019 d'une stabili-

sation et non d'une diminution, donc logiquement, ces 100 vols ne seront pas supprimés. Il ne reste qu'une solution, décoller vers le nord », avancent-ils.

Un recours envoyé à la préfecture

Alors qu'ils ne comprennent pas « l'intérêt de cette boucle, si ce n'est pour son aspect visuel », pour l'avenir, leur inquiétude est grande. Ils pointent d'un côté le mode de gouvernance de l'EuroAirport « très pro Suisse ». « Même s'il est facteur d'emploi et de développement économique, est-on obligé de laisser cet aéroport continuer à se développer et engendrer plus de vols, plus de nuisances aux heures de repos ? », se demandent-ils, certains « depuis 25 ans déjà ». Et de rappeler qu'à Zurich et Francfort,



Un avion d'Easyjet décollant de l'EuroAirport, ici au niveau de Blotzheim.

Photo L'Alsace/François Torelli

les vols s'arrêtent après 23 h. « Les avions peuvent atterrir à Bâle-Mulhouse après cet horaire, mais pourquoi continuer les décollages ? »

Sollicitée à plusieurs reprises ces dernières semaines, la Direction générale de l'aviation civile n'a, à ce jour, pas donné suite à nos demandes, ni répondu aux préoccupations des associations. Lesquelles ont envoyé jeudi, à la préfecture du Haut-Rhin, un recours demandant une enquête publique, avant la mise en place de ces nouvelles procédures.

Textes : Pierre GUSZ

PLUS WEB Lire l'ingénierie de la lettre ouverte de l'Adra aux élus de Saint-Louis agglomération, intitulée « Pour le repos nocturne et contre les nuisances de l'EuroAirport », sur notre site internet, www.lalsace.fr

Prévenir

Côté alsacien, l'Adra constitue la seule association dédiée à la défense des riverains avec les « prestations et l'équipement correspondant », comme l'indique son président, Bruno Wollenschneider. Chacun peut « agir contre le bruit » à partir du site internet de l'association, qui encourage à signaler un avion « particulièrement bruyant » (charter, cargo, fret express...) tardif ou matinal, ainsi que les survols d'hélicoptère. Comment prévenir ? En se connectant sur la page www.adra-bale-mulhouse.fr/agir-contre-le-bruit/ ou en appelant le service environnement de l'EuroAirport au 03.89.90.25.45 (enviro@euroairport.com).

« Inefficaces et insuffisantes »

« Il semblerait que les élus aient accueilli avec bienveillance les propositions de l'aéroport pour réduire les nuisances, sous réserve de faire un bilan d'ici un an. Ils ont probablement cru aux promesses de diminution de l'impact négatif sur les riverains des activités aéroportuaires grâce aux mesures présentées », écrit Bruno Wollenschneider, le président de l'Association de défense des riverains de l'aéroport (Adra), dans une lettre ouverte adressée aux élus de Saint-Louis agglomération le 22 juin. « Les associations, en revanche, se fondant sur leur expertise et l'expérience passée des promesses non tenues par l'EuroAirport, ont été choqués par le catalogue de mesures

jugées inefficaces et insuffisantes. » L'Adra et son président, qui souhaite rencontrer les élus de l'agglomération, se demande dans ce courrier si ces derniers ont « renoncé à l'arrêt des décollages après 23 h, comme demandé dans la motion pourtant signée par 39 communes et l'Eurodistrict régional de Bâle ». « La forte augmentation, ces dernières années à l'EuroAirport, de la part des vols de nuit, y compris le fret et les survols entre 6 h et 7 h, illustre bien la réalité que nos élus semblent vouloir ignorer. Accepter cette situation, c'est vous rendre responsable de la mise en danger de la santé de la population riveraine. Voulez-vous prendre ce risque ? »

Aux frontières du « bruit limite »

À court terme, l'EuroAirport se focalise sur les mouvements, en l'absence d'un instrument adéquat pour limiter le bruit. À long terme, à partir de 2020, une « courbe de bruit limite » devrait être définie par les autorités de l'Aviation civile française et suisse. La Direction générale de l'aviation civile, avec son homologue suisse de l'Office fédéral de l'aviation civile (Ofac) vont ainsi travailler à « la définition et la mise en place d'un outil devant permettre de mesurer l'évolution du bruit sur la base du trafic réel constaté », comme l'indique Philippe Doppler, délégué Bâle-Mulhouse de la direction de la sécurité de l'Aviation civile. Il précise encore que cet outil « ne constitue à ce stade qu'une hypothèse de travail qui ne peut être confirmée sans conduire les études techniques nécessaires à leur terme. » En clair, le flou demeure jusqu'à ce qu'un cadre réglementaire permettant de prendre de telles mesures soit mis en place.

Aucun élu n'a voté contre

Bartenheim, Blotzheim, Héisingue et Wentzwiller : ces quatre communes étaient représentées à la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport mais leurs maires n'ont pas eu les mêmes positions. Voici pourquoi.

Du côté des représentants des collectivités locales ayant pris part à la Commission consultative de l'environnement, personne n'a voté contre ces nouvelles procédures. Certains ont voté pour, comme les maires de Héisingue et de Wentzwiller, d'autres (Bartenheim, Blotzheim) se sont simplement abstenus.

« Il faut se faire confiance »

Pour Wentzwiller, qui se situe en plein dans la trajectoire Elbeg, les changements ne seront pas significatifs. « L'aéroport est capital sur le plan économique. Certaines choses se sont améliorées, comme le décollage des avions en bout de piste quand les vols reprennent le matin. Cela va dans le bon sens. Si l'EuroAirport montre de la bonne volonté, s'il y a des progrès, il faut se faire confiance et ne pas aller systématiquement contre », estime ainsi Fernand Schmitt. En glissant qu'il est juste, selon lui, que « les communes touchées par les bruits de l'aéroport puissent en contrepartie être indemnisées ». Gaston Latscha, lui, considère que « ce que nous a proposé l'EuroAirport, ce sont des améliorations. Qu'elles soient grandes ou petites, c'est déjà bien.

On ne peut pas tout changer du jour au lendemain ». Le premier magistrat de Héisingue salue la volonté de réduire, dans un premier temps, le nombre de vols vers le sud de moitié. « Mais cette amélioration risque de toucher mes collègues au nord. Qu'ils s'abstiennent ne m'étonne pas, cela me paraît normal, laisse-t-il entendre. L'idée générale reste en tout cas de réduire les vols après 23 h. » Au sujet de la nouvelle courbe Elbeg, il considère que celle-ci ne devrait pas être pénalisante. Héisingue devrait même être « moins impacté, s'il y a moins de survols vers le sud ». « Le

travail que l'aéroport va faire, c'est de sensibiliser les compagnies et les pilotes, afin qu'ils aient des trajectoires moins pénalisantes pour les habitants. Des efforts sont engagés, mais il faudra rester attentif et vigilant », assure encore le maire.

Une abstention « en toute conscience »

« Il n'a pas été dit par les dirigeants de l'EuroAirport que les 100 vols supprimés au sud allaient être déportés sur Bartenheim », tempère ce son côté Jacques Ginther, qui s'est abste-

nu « en toute conscience ». « Parce que la présentation des nouvelles procédures m'a convaincu d'un progrès dans la recherche de réduction des nuisances sonores. Et pour marquer mon mécontentement quant aux relevés des stations de mesure, qui indiquent un fort taux de bruit, sans pour autant dépasser les seuils qui impactent actuellement Bartenheim et que j'espère voir diminuer. » S'il pense que sa commune sera moins impactée par ces nouvelles procédures, « l'impact visuel sera plus fort ». « Mais comme les avions voleront plus haut, on les entendra moins. » Quant à une quelconque compensation financière, Jacques Ginther indique qu'il ne devrait pas y en avoir.

« Pas de fortes avancées »

Du côté de Blotzheim enfin, Jean-Paul Meyer regrette « que l'EuroAirport ne propose pas de fortes avancées ». « Nous aurons peut-être moins de nuisances sonores mais je demande à voir. Que personne n'ait voté contre ces procédures ne me surprend pas mais l'agglomération a été claire et nette : entre 23 h et 6 h du matin, il ne doit plus y avoir d'avions qui décollent. »



Gaston Latscha et Jacques Ginther. Le maire de Héisingue a voté pour, celui de Bartenheim s'est abstenu. Archives DNA/Paul Munch et Guy Greder