

Région

EUROAIRPORT

La pollution silencieuse

Jean-Christophe MEYER



Jusqu'à présent, les associations de défense des riverains, dont l'Adra côté alsacien, s'attaquaient aux nuisances sonores de l'EuroAirport. Elles visent désormais aussi la pollution de l'air causée par les avions. Photo L'Alsace/J.-C.M.

Cinq associations alsaciennes, suisses et badoises de défense des riverains de l'EuroAirport tirent la sonnette d'alarme et lui demandent de faire beaucoup plus pour limiter la pollution de l'air causée par les avions.

Quel air respirons-nous ? C'est à cette question que les cinq associations de défense des riverains de

l'EuroAirport, dans les Trois Pays, parmi lesquelles l'Adra côté alsacien, ont essayé de répondre, hier après-midi. Et leurs propos ne sont pas très rassurants : « Selon le rapport de la Dreal Alsace sur la pollution de l'industrie de 2009-2014 et nos propres analyses, l'EuroAirport se classe parmi les cinq plus gros pollueurs industriels d'Alsace. On vous l'a rarement présenté en ces termes, n'est-ce pas ? » , a lancé Bruno Wollenschneider, président de l'Adra (Association de défense des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse).

Les données ont été réunies notamment par Beat Freiermuth, un chimiste membre de l'Adra, qui trouvait étonnants certains chiffres fournis par l'EuroAirport : « Alors que le nombre de passagers et de mouvements est en croissance continue depuis 2002, les rapports de l'aéroport sur la pollution atmosphérique font état d'une diminution des polluants mesurés et calculés. » Beat Freiermuth a conclu que ce n'était pas le cas, notamment pour les NOx (monoxyde d'azote) ou le CO2.

- **« Parler des conséquences épidémiologiques sur la population »**

« Les moteurs polluent un peu moins mais il y a nettement plus de mouvements » , indique Bruno Wollenschneider.

Certaines pollutions ne sont même pas mesurées. Les avions brûlent du kérosène et n'ont pas de filtres à particules. « C'est un sujet qu'on connaît pour le trafic routier, explique Jürgen Fingerle, président de la BISF (Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenrainer). Mais les particules émises par les réacteurs sont beaucoup plus fines que celles du moteur diesel de votre voiture. Et les méthodes classiques ne permettent pas de détecter ces particules ultrafines. » Les associations ont fait leurs mesures : « Dans une atmosphère normale, on a 3 à 4000 de ces particules par cm^3 . Plus d'un million dans l'EuroAirport... »

Pour Jürgen Fingerle, président de la BISF (Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenrainer), l'aéroport de Bâle-Mulhouse est un des plus en retard en France en matière de limitation des pollutions. Et cela ne semble pas être une priorité. Plusieurs exemples concrets : le montant des taxes en fonction du classement des avions en termes d'émission de polluants « est très faible comparé aux autres aéroports européens. »

Par ailleurs, rien ne sera fait à court terme pour permettre aux avions de couper leurs turbines auxiliaires (Auxiliary power unit, APU), déplorent les associations. Les APU sont très polluantes et bruyantes, et l'installation d'une

alimentation électrique au sol, comme cela se pratique couramment dans d'autres aéroports européens, permettrait d'éviter ces émissions de gaz polluants. « Il est inadmissible que l'aéroport reporte ces installations en 2025 » , insistent les associations.

Cette pollution, même invisible ou inaudible, n'est pas sans conséquences. Et Bruno Wollenschneider de citer « des études suisses faites autour de Zurich, Genève et Bâle : les cas de diabète y sont deux fois plus fréquents qu'ailleurs. Et les cas d'infarctus mortels supérieurs de 48 % par rapport à la population de référence qui n'habite pas autour d'aéroports. » Il faut donc « parler des conséquences épidémiologiques sur la population » ...

- **« Si l'EuroAirport veut croître, il doit faire beaucoup plus pour l'environnement »**

L'EuroAirport a annoncé un plan de développement conséquent avec, d'ici à 2030, quelque 150 000 mouvements par an, une croissance de 50 % en termes de mouvements. Bruno Wollenschneider le reconnaît : « On ne peut pas reprocher à l'aéroport de ne pas respecter la loi. Il fait juste le minimum. »

Le président de l'Adra déplore le manque d'investissements dans les instruments ou les campagnes de mesure, par exemple, même si des avancées ont déjà été obtenues. Ainsi, les prochaines campagnes de mesure (dès 2019) se feront tous les trois ans au lieu de cinq, et sur une durée de deux fois six semaines au lieu de deux fois deux. Des concertations seront engagées pour les lieux de mesure car la direction des vents est primordiale, par exemple.

« Si l'EuroAirport veut croître, il faut qu'il assume son statut de pollueur, il doit faire beaucoup plus pour l'environnement. Et pas simplement programmer toujours plus de vols, y compris de nuit » , martèle le président de l'Adra. Et de conclure que si les associations ont rendu publiques leurs analyses, c'est en raison d'une « attitude timorée » de la direction d'un aéroport « très en retard en matière environnementale » , et parce que « la population a le droit de savoir. »