



Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

Communiqué de presse

Les associations sont habituées aux prises de position et promesses de l'Euroairport. Rien qui pourrait faire baisser notre vigilance et notre détermination. Car la réalité est toute autre : malgré des promesses faites depuis deux ans et les mesures mises en place, les nuisances ont encore augmentés en 2019.

Dans le communiqué de l'Euroairport du 10.09 et l'article dans L'Alsace du 11.09. aucun engagement sur des mesures concrètes, sinon un rappel de ce qu'impose à l'aéroport le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE 2018-2022, actuellement à l'étude par les services de l'Etat et l'aéroport (selon la réglementation EU2002/49 de Bruxelles).

Phénomène Greta Thunberg et changement climatique obligent, le transport aérien est sous pression, la direction veut rassurer et passer pour vertueuse.

En lisant le communiqué, on peut aussi avoir l'impression qu'on prépare la population à une progression des nuisances si l'étude d'impact, étude dite de l'approche équilibrée, montre que des réductions opérationnelles nuisent à l'économie et empêchent l'aéroport de se développer pour répondre à la demande en forte croissance. Ce sera la faute à la DGAC, au ministère ou à Bruxelles...

Car « en même temps », les Chambres de Commerce et d'Industrie des trois pays soutiennent le développement de l'aéroport contre le repos nocturne en lançant l'**Alliance GloBâle** pro Aéroport Bâle-Mulhouse.

Visiblement, les débats sur le changement climatique, l'augmentation du bruit autour de l'aéroport avec pour conséquence les réactions des riverains et les menaces de plus en plus concrètes de restrictions ont certainement poussé à la création de l'« Alliance GloBâle » en soutien à l'aéroport. Il s'agit bien d'un aéroport dont l'activité aérienne principale est la desserte, et de loin, des destinations de vacances et de loisir.

Le fait que l'aéroport ait lamentablement échoué avec l'introduction d'une nouvelle procédure de décollage vers le sud avec un virage serré à l'ouest juste avant la frontière (procédure RNAV), présentée comme devant réduire le bruit, a peut-être contribué à cette « Alliance ». En effet, après 6 mois, l'aéroport doit admettre que le bruit a fortement augmenté. Il n'est cependant pas capable d'en expliquer les causes ni de présenter des solutions.

Du côté français, on déplore que l'ampleur de la situation ai été présentée de façon incomplète et incorrecte. Une direction d'aéroport qui se permet un tel faux-pas peut effectivement avoir besoin de soutien.

L'Alliance semble s'engager pour un aéroport moderne avec une infrastructure résolument tournée vers l'avenir. Si par-là elle souhaite vraiment l'introduction d'un système moderne de gestion des pistes (p.ex. selon l'ACDM), et l'installation d'un système d'alimentation électrique et de climatisation aux quais d'embarquement, les riverains ne peuvent qu'approuver.

Mais l'Alliance, dans son communiqué rejette toute idée d'«interdiction », de contrainte, qui est selon elle « une fausse piste». Mais de quelles interdictions s'agit-il ? A l'évidence il s'agit avant tout, de l'interdiction des vols de nuit. Le repos nocturne de 23 à 6 heures ne semble pas lui convenir. Par contre, d'autres interdictions, bien plus contraignantes et limitatives du trafic ne semblent pas lui poser problème : par exemple l'interdiction de survol de Bâle entre 22 et 7 heures et la limitation à 8 survols par jour de la ville.

C'est une position contradictoire et hypocrite. L'exploitant, le canton de Bâle-Ville, doit assumer les nuisances qu'il génère à plus de 70% dans le secteur suisse et renoncer à une réglementation qui ne respecte pas l'égalité des citoyens.

D'ailleurs, l'association suisse de riverains FORUM a lancé le slogan « Bâle, soit fair-play, prend les nuisances de ton trafic aérien ».

Dans son communiqué, l'Alliance évoque aussi à la place du repos nocturne, une « courbe de bruit limite », une sorte de quota de bruit auquel aurait droit l'aéroport, mais qui est rejeté par les associations. On en parle depuis deux ans, sans plus de précision. De toute façon selon eux, la DGAC devrait en endosser la responsabilité si elle était introduite un jour.

Cependant, tant que cette « Alliance » s'engagera pour l'expansion de l'aéroport sans thématiser et limiter l'exportation du bruit, des polluants, des produits nocifs de toute sorte et du risque, elle ne sera pas crédible. En outre elle ne l'est pas en affirmant que l'aéroport crée 26 000 emplois indirects. A quel point ce chiffre de 26 000 emplois indirects est faux peut être vérifié sur le site web de l'aéroport dans l'étude économique correspondante du Rapport Steer Davies Gleave 201710. En plus, le chiffre est démenti par les statistiques officielles sur l'emploi du Canton de Bâle-Ville.

Les requêtes de l'«Alliance » sont aussi rétrogrades que l'est l'aéroport dans la réduction de ses nuisances. Elles se caractérisent par une croissance à tout prix, sans bruit au-dessus de Bâle, dont le parlement a voté l'urgence climatique, et un lobby économique et politique qui redéfinit la nécessité de développer le trafic aérien envers et contre tout, mais surtout sur le dos des riverains.

L'ADRA demande toujours de pouvoir rencontrer le Conseil d'Administration et veillera à la mise en place d'un PPBE enfin efficace, alors que les précédents plans ont totalement échoué.

Bruno Wollenschneider
Président ADRA
11.09.2019

Contactez l'ADRA :
info.adra@laposte.net
www.adra-bale-mulhouse.fr
06 79 50 24 14

ADRA-CP-Alliance-GloBale_20190911.pdf
<https://www.lalsace.fr/haut-rhin/2019/09/11/l-euroairport-favorable-a-des-mesures-contre-les-nuisances-sonores>