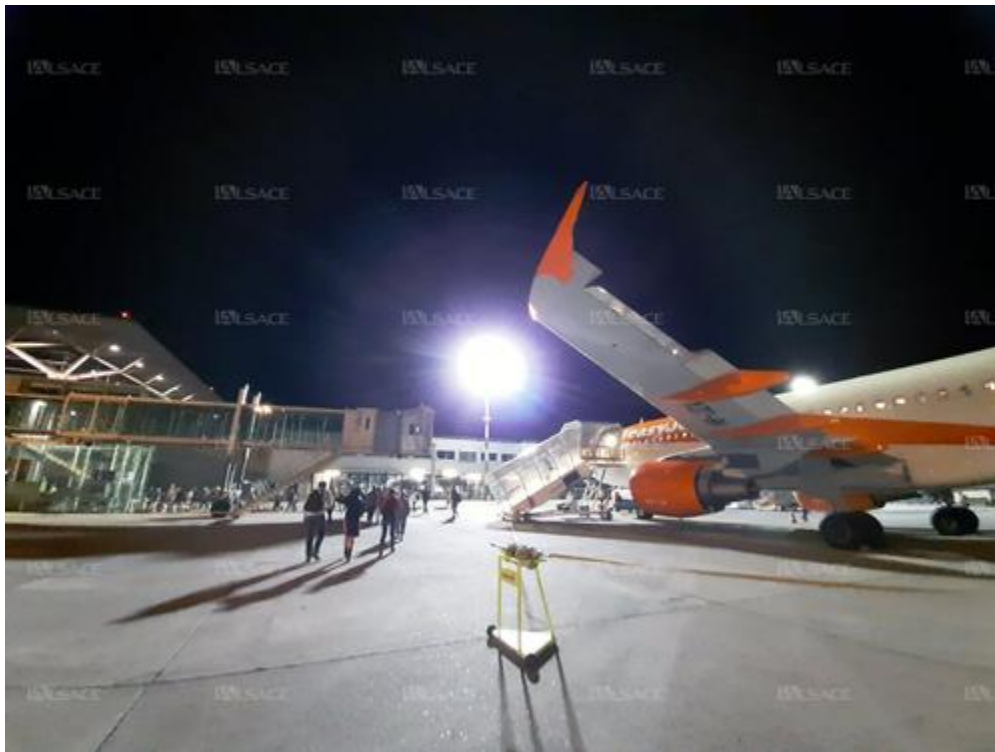


Région

TRANSPORT

# Plus de permission de 23 heures pour les avions à l'EuroAirport

Jean-François OTT



**Dès ce mardi 1<sup>er</sup> février, les avions ne pourront plus décoller après 23 h. Cette mesure fait partie de la « procédure d'approche équilibrée » qui entre en vigueur après trois années de chantier pour réduire significativement les nuisances sonores, ou tenter d'y parvenir.**

L'alerte est venue du côté suisse. Assez remarquée pour qu'elle figure dans le dernier bilan annuel de l'EuroAirport : en 2019, au moment du pic aéronautique, les nuisances sonores nocturnes avaient dépassé les valeurs limites suisses, soit 50 dB (A) – à noter que la France n'en a pas défini pour le bruit aéroportuaire nocturne. L'aéroport assure inclure les actions environnementales dans ses défis majeurs.

On pourrait se consoler en pensant qu'entre-temps, la crise aéronautique a mis du

baume aux oreilles des dizaines de milliers de riverains qui dorment avec des avions au-dessus de leur tête... Mais entre 2019 et 2020, les graphiques de mesure du bruit attestent aussi un maintien voire une relative augmentation des décibels nocturnes pour les communes qui sont en première ligne. Sans la pandémie, ces valeurs auraient sûrement continué à progresser.

Dans le cadre de son plan de prévention du bruit dans l'environnement, l'EuroAirport avait annoncé vouloir travailler à la réduction des nuisances sonores nocturnes. Sa stratégie portait en particulier sur la mise au point d'une procédure d'approche équilibrée dont le principal effet est l'interdiction des décollages programmés entre 23 h et minuit. Cette procédure entre en vigueur ce mardi 1<sup>er</sup> février, pour un objectif de baisse du bruit de 6 à 11 dB et la réduction de 80 % des mouvements d'avion dans ce créneau horaire.

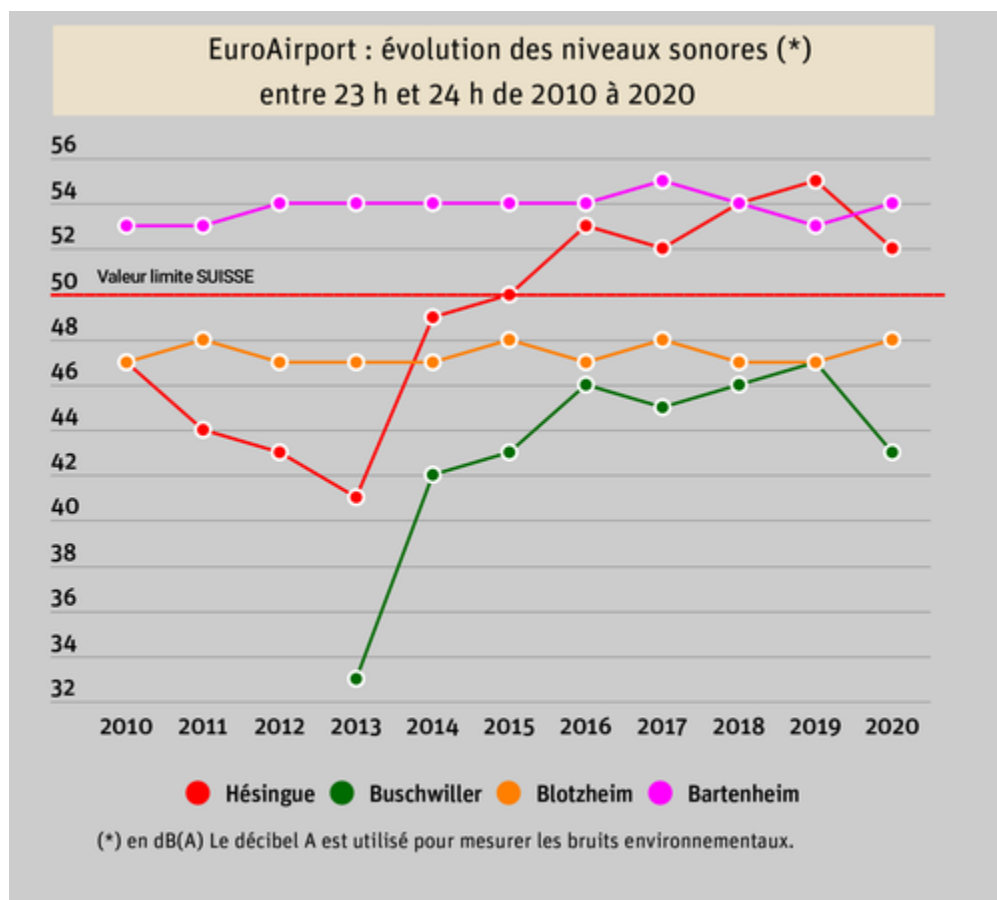
Ce pas en avant réjouit le directeur de l'EuroAirport, Mathias Suhr. « C'est la première fois qu'une procédure de cette importance entre en vigueur en France, c'est un cas d'école et l'EuroAirport est un précurseur », assure-t-il. « Il a fallu trois années de travail pour parvenir à cette étape décisive qui est un nécessaire compromis, pour que nous ne soyons pas fragilisés », ajoute-t-il.

Le pas est fait, un autre sera entrepris avec la définition d'une courbe de bruit limitante pour une limitation durable du bruit. Mais celle-ci ne pourra pas se concrétiser avant 2024, le temps d'étudier les conséquences de l'interdiction des décollages après 23 h, en particulier l'impact des retards ainsi que les reports du trafic avant 23 h, qui pourraient mener la vie plus sonore encore aux riverains.

Procédure d'approche équilibrée ou pas, les associations de riverains n'en démordent pas : « Cette interdiction ne fera pas baisser le bruit significativement, puisqu'une activité aéroportuaire [les atterrissages] est maintenue. La durée de repos nocturne à laquelle nous avons droit ne sera toujours pas conforme aux valeurs définies par l'OMS [Organisation mondiale de la santé], soit huit heures de sommeil », insiste le président de l'Association pour la défense des riverains de l'aéroport, Bruno Wollenschneider, qui demande le repos strict du repos nocturne de 23 h à 6 h.

Au regard de l'OMS et de ses recommandations, le bilan de l'EuroAirport n'est de toute façon pas recommandable, avec un bilan du bruit très insuffisant globalement par

rapport aux valeurs de référence nocturnes, qui sont de 40 dB. Mais il s'agit là de recommandations et non d'obligations.



*nuisances-sonores-euroairport BVOK.pdf*