

undefined - jeudi 19 mai 2022

Région

POLLUTION

Le redécollage de l'EuroAirport alimente les craintes des riverains

O. Br.



Les réacteurs des avions commerciaux rejettent d'importantes quantités de particules ultrafines, une problématique sanitaire qui commence seulement à être prise en compte par les aéroports et les pouvoirs publics. Archives L'Alsace /Vincent VOEGLIN

L'Association de défense des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Adra) dénonce l'impact de la pollution atmosphérique générée par le trafic aérien, qui devrait retrouver cet été son niveau d'avant-Covid.

Qu'il semble déjà loin le temps où la pandémie suspendait le trafic aérien ! « La crise de 2020 nous a permis de constater de quelle qualité de vie nous privent les avions de l'EuroAirport au quotidien », lance Bruno Wollenschneider, président de l'Association de défense des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Adra), à l'approche d'un été où l'activité de ce dernier devrait retrouver son niveau d'avant-Covid.

Qui dit retour d'un trafic important, dit retour des nuisances. Si l'Adra, historiquement, a fait du bruit son principal cheval de bataille, l'assemblée générale qui s'est tenue mardi à Saint-Louis a été l'occasion de rappeler que la pollution atmosphérique constitue un autre enjeu de taille. Sous la pression des associations françaises, allemandes et suisses, à la suite d'autres grands aéroports internationaux, l'EuroAirport a prévu d'intégrer, pour la première fois, l'étude des particules ultrafines dans sa prochaine campagne de mesures trisannuelles, prévue cet été.

Ces particules, qui ne sont pas encore prises en considération par les réglementations européennes, représentent « un risque sanitaire important », souligne Bruno Wollenschneider, qui avait invité mardi soir le docteur Christine Magendie, pédiatre à Huningue, à en présenter les conséquences pour l'enfant.

« Cette pollution, très présente sur le tarmac et autour de l'aéroport, peut être disséminée par le vent jusqu'à 10 km, voire 40 km à la ronde », craint le président de l'Adra. Dans le secteur de Saint-Louis, elle s'ajoute à celle des autoroutes, des usines de Bâle, de l'ensemble de l'agglomération franco-suisse.

Comme pour la réduction des nuisances sonores, l'Adra avance une solution qu'elle juge aussi simple que raisonnable : la limitation du trafic aérien. Or les décideurs politiques et économiques semblent décidés à développer toujours plus ce trafic, comme en témoigne le projet de « nouvelle liaison ferroviaire » (NEE), qui doit raccorder directement l'aéroport aux réseaux ferrés français, suisses et allemands.

L'association n'y voit pas une alternative vertueuse à la voiture, mais le moyen, revendiqué par la Suisse dans des rapports, de délester les aéroports de Zurich et de Genève. « Son impact environnemental sur la qualité de l'air et le bruit, sur les milieux naturels et la biodiversité est largement négatif par rapport à la très faible réduction escomptée de CO², gaz à effet de serre », estime Bruno Wollenschneider.

« Cette NEE, qui va coûter énormément d'argent et qui serait bien plus utile ailleurs, notamment dans le transport ferroviaire local, fait partie des "grands projets inutiles et imposés", comme le Grand contournement ouest [GCO] de Strasbourg », déplore le président de l'Adra, soutenu mardi soir sur ce point par Nathalie Dubié, présidente de l'Association des usagers des transports Sud Alsace (Autasa).

Dénonçant « les arguments fallacieux » mis en avant dans la décision, l'Adra s'est associée à la fédération Alsace Nature pour contester la déclaration d'utilité publique de la NEE par un recours gracieux déposé auprès de la préfecture, le 10 mai. La suite pourrait prendre place devant le tribunal administratif de Strasbourg.