

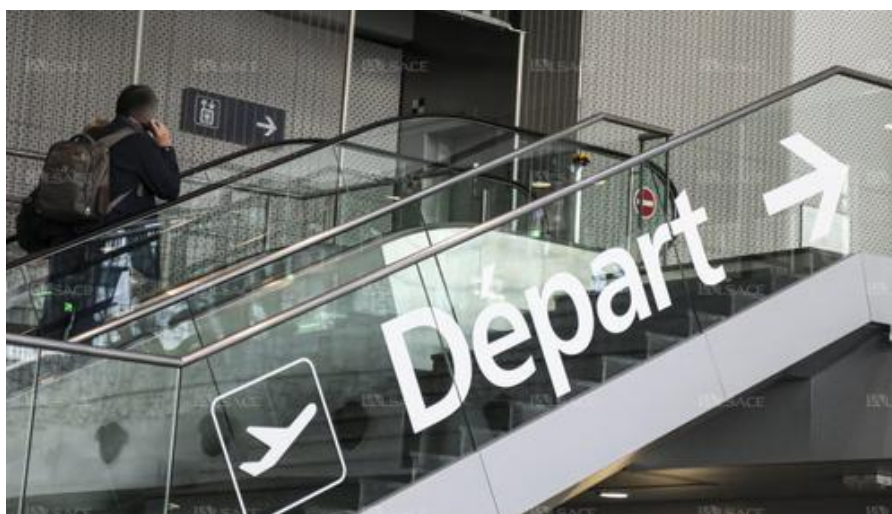
undefined - samedi 7 janvier 2023

24h Région

EUROAIRPORT

Nuisances sonores : un couvre-feu devenu passoire

Jean-François OTT



Avec le retour à la normale du trafic, les mesures de réduction des nuisances se sont avérées inefficaces. Photo L'Alsace /Samuel COULON

Mises en place il y a presque un an, le 1^{er} février 2022, les nouvelles mesures de réduction du bruit, en particulier le couvre-feu interdisant tout décollage programmé après 23 h, sont un échec. Un de plus en matière de lutte contre le bruit.

Ce devait être un mur protecteur contre les sons émanant de l'EuroAirport. Las, le couvre-feu, à peine mis en place, n'a pas tenu ses promesses. [Entrée en vigueur le 1^{er} février 2022, cette mesure de réduction du bruit inédite en France](#) et tant attendue devait se traduire par une forte baisse du trafic aérien entre 23 h et minuit en raison de l'interdiction des départs programmés dans ce laps de temps. Mais elle crée une exception « pour les vols programmés qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur » et ne concerne pas les atterrissages.

Ce couvre-feu devait réduire de 80 % les mouvements d'avions entre 23 h et minuit. Et le bruit d'autant. [Le résultat du premier mois d'expérimentation](#) avait suscité l'enthousiasme : sept décollages effectués en février dernier pendant le couvre-feu contre 85 en février 2019, année record de fréquentation pour l'EuroAirport. Et 68 en janvier 2022, à la veille du couvre-feu. Soit une diminution de 89 %.

Mais c'est ensuite que l'extension du repos nocturne est partie en vrille, selon les mesures effectuées par les associations de lutte contre le bruit. Celles-ci démontrent que les survols dus aux décollages entre 23 h et 1 h du matin, en théorie interdits, n'ont pas diminué, mais ont augmenté de 12 % entre avril et septembre.

L'EuroAirport reconnaît lui-même que les objectifs en termes de réduction des nuisances sonores ne sont pas atteints. « Au contraire, le bruit a augmenté au sud de l'aéroport », dénonce le président de [l'Adra](#) (Association de défense des riverains de l'EuroAirport), Bruno Wollenschneider. « La quantité de bruit mesurée au sol entre 23 h et minuit, et entre juin et septembre par une station de mesure basée à Allschwill en Suisse a atteint 55,2 décibels en 2022 contre 54,5 en 2019, au plus fort de l'activité aéroportuaire. » En revanche, la part des décollages ayant lieu après 23 h 30 a, elle, fortement décliné.

En cause, outre les rotations multiples liées au low cost et les retards accumulés, la forte croissance du fret aérien en 2021 (14,5 %), qui a recours à des avions plus anciens et plus puissants, donc plus bruyants. Or ces avions représentent la part la plus importante des décollages, jusqu'à 90 % selon l'Adra, qui dénonce leur violation systématique du couvre-feu.

L'échec était prévisible, selon les associations de riverains. [L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires](#) (Acnusa) avait d'ailleurs émis un avis défavorable l'an dernier, à propos de ces mesures de réduction du bruit. Mais en décembre, cette même Acnusa dénonçait une augmentation des manquements des compagnies aériennes aux règles environnementales dans toute la France, et engageait plus de 1 000 poursuites, un nombre supérieur à celui des dix dernières années.

Dans ce contexte général de non-respect des règlements, l'EAP a transmis 110 dossiers de manquement à l'Acnusa. Mais la lenteur des procédures, faute de moyens, par ailleurs dénoncée par cette dernière, réduit le pouvoir des sanctions puisque celles-ci ne sont pas encore tombées. En attendant une possible évolution des résultats du couvre-feu, l'EuroAirport étudiera les données disponibles en collaboration avec les associations de riverains. Lesquelles se disent dépitées par l'échec de onze années de mesures destinées à réduire les nuisances sonores, et restées vaines.