

CCE du 05/10/2016 : intervention UFNASE sur Inverseurs de poussée

Sur l'utilisation abusive par certains pilotes des inverseurs de poussée, nous avons eu l'occasion d'en parler à plusieurs reprises par le passé. Certains d'entre nous en ont sûrement le souvenir.

Dans la 2^e charte de l'environnement de l'aéroport couvrant la période 2006-2010 figurait une action 7 qui était intitulée « Favoriser la réalisation des engagements et des actions du code de bonne conduite environnementale ».

Le « code de bonne conduite environnemental » avait été élaboré à l'époque par l'aéroport, les services de l'aviation civile, les compagnies aériennes et les représentants des pilotes (les représentants des riverains n'avaient pas été associés). Un groupe de travail avait abouti à la rédaction de ce code de bonne conduite environnementale et à la définition d'actions permettant de limiter le bruit et la pollution.

Entre autres, une des actions concernait la limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée.

Cette action avait été mise en œuvre en 2006-2007 et avait immédiatement donné des résultats sur la réduction des nuisances sonores pour les habitants proches de l'aéroport.

Tout le monde avait salué son efficacité.

Nous avons malheureusement constaté une reprise de l'utilisation des inverseurs de poussée à partir de 2013 (l'année d'arrivée de nouvelles compagnies et de nouveaux pilotes sur la plate-forme d'Entzheim).

C'est pour cela que nous avons demandé que la nouvelle charte de l'environnement inclue une action prévoyant une sensibilisation auprès des pilotes pour qu'ils limitent l'utilisation des inverseurs de poussée au strict nécessaire.

Est-il vraiment utile de réaliser un benchmark (une étude de marché) concernant les limitations sur les autres aéroports français ?

Les pilotes sont habitués à utiliser les inverseurs de poussée sur les grands aéroports à fort trafic afin de dégager l'avion de la piste le plus rapidement possible pour permettre un enchaînement plus rapide des atterrissages et décollages.

A Strasbourg-Entzheim, ce problème n'existe pas. Il n'y a donc aucune raison pour les pilotes d'utiliser les inverseurs de poussée sauf en cas de problème de sécurité.

Le benchmark ne donnera pas beaucoup plus d'informations et il faudrait le limiter à des aéroports de taille et de volume comparables à celui de Strasbourg.

Malheureusement, certains pilotes ont cette très mauvaise habitude d'utiliser les inverseurs de poussée, leur seul but étant d'arriver plus rapidement à l'aérogare.

Pour gagner un peu de temps, les pilotes des compagnies low-cost utilisent cette manœuvre.

La réalisation d'une étude de marché sur les autres aéroports français prendra beaucoup de temps et il n'est pas certain qu'elle soit bien utile.

L'UFNASE demande que la Direction de l'aéroport en collaboration avec l'Aviation Civile intervienne dès maintenant auprès des compagnies et des pilotes pour leur rappeler les dispositions existantes du code de bonne conduite environnemental qui préconise une limitation stricte de l'utilisation des inverseurs de poussée.