

Minutes de la Réunion de CCE du 20/1/20

Présents pour l'Ufnase à la visioconférence : Guy Hornecker, Jean Luc Langlet, Francis Rohmer, Paul Pantzer.

Les réponses de la part des autorités sont en gras. La qualité du son pendant cette réunion a été loin d'être excellente et expliquerait quelques approximations mineures .

Durée de la réunion 2h07 Nombre de pages 6, 7 images

1/ Arrêté préfectoral de la composition de la CCE.

Intervention de Francis pour demander la nomination des représentants à la Commission de suivi sur les vols de nuit. Les dernières élections le demandent.

La préfecture prend en compte la demande

2/ rapport de l'Environnement 2019 :

Un peu moins de mouvements et légère progression du nombre de passagers : avions plus importants et/ou mieux remplis.

Changement également des types d'avions A320 en place des Boeing 707.

Mouvements par tranche horaire.

-Guy Hornecker intervient à propos du retard dans la tenue de cette réunion, avec des raisons multiples (mais les années dernière la même chose). Il serait bon que cette CCE se tienne plus tôt dans l'année, au plus tard au deuxième trimestre de l'année.

Objectif jugé raisonnable pour cette année.

- Félicitations à l'aéroport pour le maintien des passagers avec réduction du nombre de vols et donc moins de nuisances surtout en période nocturne (ce qui prouve que c'est possible

-Nombre des avions entre 23 h et 6h : parcours des tableaux des vols du rapport environnement

-Guy signale l'erreur dans les chiffres de répartition par piste atteignant 111,6%

-Question de Francis ; répartition par type d'appareils et restriction pour les avions les plus bruyants. Confirmation des restrictions au 1 avril et état des lieux des marges acoustiques des avions.

L'état a été fait et les compagnies dont les avions ne sont pas dans ces normes ont été averties des restrictions et ne pourront donc plus opérer si elles n'y répondent pas. Protocole donc appliqué à partir du 1 avril.

La cartographie se fait avion par avion. Pour un A 319 par exemple cela dépend de la motorisation qui peut être différente pour un avion du même type.

-Bilan 2019 de la charte de l'Environnement

-Maintien du respect du protocole d'accord : Dernière année du protocole de 1998

- Qualité de l'air : campagne menée en 2019 phase estivale et phase hivernale. Les prochaines campagnes sont prévues en 2021 puisque réalisées tous les deux ans.

Le maire de Duppigheim M. Haegy intervient sur l'action 4 sur la localisation du point de mesure à Duppigheim avec demande de sa modification ou de l'ajout d'un nouveau point

Le président du directoire avance que ce point doit être vu avec Atmo-Grandest, sachant qu'il y est mieux d'avoir des points de mesure qui ne changent pas pour mesurer correctement l'évolution de la situation. Les arguments en faveur du changement seront examinés avec Atmo-Grandest.

Pour M Rivière, après entretien avec le maire de Duppigheim, la décision revient à l'aéroport et à la CCE, L'aéroport étant le financeur.

-Guy Hornecker intervient au sujet de la station de mesure de bruit mobile qui existe et qui est disponible. Un certain nombre de campagne ont eu lieu par le passé.

-Retour sur le protocole par Guy (certains parmi l'assemblée sont des nouveaux élus), signalant son absence sur le site de l'aéroport.

De même pour les bulletins Symbiose dont le dernier date de janvier 2020. Et encore de même pour les résultats de la dernière campagne de mesure de l'air.

Les documents seront remis à jour dès que possible....

Le protocole actuel sera joint au Compte rendu.

-Guy intervient encore sur le survol des villages constaté : il s'agirait plutôt des avions de Eatis. Le code de bonne conduite avait pour vocation d'être étendu à tous les avions en plus de ceux des aéroclubs. Peux-t-on envisager d'étendre le code de bonne conduite à Eatis et aux petits avions visiteurs ?

Il faut traiter à part les aéroclubs pour lesquels des rappels sont régulièrement faits et Eatis, soumis aux règles de survol des communes. Un rappel énergique a été fait à Eatis en raison de plaintes.

Rappel sera fait à ceux qui utilisent régulièrement la plate-forme.

-Intervention du maire de Duppigheim au sujet du survol de Condor : interdiction de survol sauf pour Duppigheim ?

Survol interdit pour tous les villages. L'avion de Condor était à 1000 pieds (soit 300 m) ce qui donne l'illusion d'un passage au-dessus du village (erreur de parallaxe). Les vols de Condor ont été examinés sans qu'on y trouve d'anomalie.

-Francis à propos de la demande de M. Haegy pour un point de mesure supplémentaire : l'Ufnase appuie.

Ce point sera vu avec Atmo-Grandest, pour voir si c'est pertinent, car ceci engage aussi des frais M Haegy indique que la commune est très intéressée et que la commune est prête à participer. Et ce serait bien de le faire pour la prochaine campagne

Cette demande sera prise en compte

-Action sur le parc de véhicules :

Achat d'un camion de pompiers moins polluant, toujours Diesel mais plus récent

Intervention de Francis rappelant que malgré tout l'indice de suivi ne bouge pas d'année en année restant à 40%. Demande a été faite l'année dernière par l'Ufnase de l'état du parc de véhicules. Cet état serait d'autant plus utile que va être élaborée la nouvelle Charte de l'Environnement.

Demande bienvenue. Point en partie regardé pour connaître les véhicules à remotoriser. Pour une partie du parc, il n'existe pas de motorisation alternative. Cependant Strasbourg est le premier à avoir un camion avitailleur propre et un deuxième camion de pompiers va être acheté pour se débarrasser d'un vieil engin, mais cependant diesel.

-Implantation supplémentaires de bornes électriques. Les bornes actuelles sont utilisées et la demande est forte de la part des loueurs de véhicules qui évoluent vers la traction électrique. De nouvelles bornes seront donc mises en place dans le prochains temps et années.

- Mise en place d'une cogénération sur l'aéroport et bouquet d'actions pour diminuer la consommation énergétique. Poursuite avec extension du réseau de chaleur et amélioration thermique du bâtiment en réflexion.

En 2020 la crise a été l'occasion d'essayer d'être économe sur la consommation d'énergie, sur l'éclairage, air conditionné et chauffage. Avec coûts diminués en conséquence. Ces efforts seront poursuivis dans les prochaines années.

-Formation des jeunes en 2019 : rôle important à mener sur le territoire, rôle de transmission aussi (voir le rapport environnement) En 2020, cette action a été continuée tant que faire se peut avec la crise Covid. Ceci sera poursuivi avec forte volonté dans les années à venir.

-Engagement de l'aéroport à organiser régulièrement des rencontres avec les aéroclubs. Une avait été programmée début 2020. Une consultation des aéroclubs est en cours en vue d'en organiser une au mois de mars. Les deux aéroclubs ont donné leur accord, le retour de l'aéroclub Air-France est attendu. Une date sera prochainement proposée.

Intervention de Francis sur l'action 9 : système d'alimentation 400Hz. En réunion de CCE M Dubus s'était engagé à présenter un bilan chiffré de l'utilisation de la borne

Demande prise en compte : point précis à la prochaine CCE

-Eau : qualité des eaux de rejet correcte , bon fonctionnement de la rhizosphère.

Intervention de Francis sur la qualité des eaux souterraines : question récurrente et sans réponse depuis plus de 10 ans. Rappel de la pollution par des hydrocarbures à l'époque de la période militaire
Tous les ans le rapport environnement précise le contrôle régulier de la qualité, mais sans résultats, ni commentaires. Nous demanderons encore que les résultats soient communiqués aux membres de la CCE. M Séguy, secrétaire de la préfecture nous l'avait promis dès le lendemain de la CCE

Demande notée. Recherche de réponses auprès des services ; sinon contact avec les autorités militaires. Ce sera fait peut-être pas de suite. Le secrétaire en parle au Gouverneur militaire de Strasbourg

-Déchets : en fonctionnement satisfaisant

-Milieu naturel : actions poursuivies : ruches et fauchage extensif

Intervention de Francis à propos des ruches qui ont l'air en abandon en 2020.

Pas de contact récent avec l'apiculteur, mais demande lui sera faite, vérification et communication aussi.

-Action sociétale.

***Action sur la formation des jeunes : démarche 100 chances, 100 emplois**

***Mise en valeur du patrimoine alsacien**

3/ Impact de la crise sanitaire et activité 2020 de l'aéroport (voir graphiques)

Chute importante d'activité en Mars 2020

Reprise lente à partir du 17 juin.

Beaucoup de vols sanitaires

Reprise en juillet et août vers les destinations soleil

Pertes en raison de l'absence de sessions parlementaires

Tassement en octobre

confinement 2 : grande chute en novembre

Bon fonctionnement dans la seconde moitié de décembre

Nombre de passagers 511000 environ pour l'année (voir graphiques) ! Baisse de 61%. Strasbourg résiste un peu mieux que les autres aéroports. Application des protocoles sanitaires.

Les entreprises de la plateforme souffrent et certains ne passeront pas la crise.

Espoirs dans le vaccin pour la prochaine saison estivale

Francis intervient sur le bilan à propos des 9 mouvements en dehors du protocole d'accord. Peut-on en avoir les détails ? Auparavant un mail de l'aéroport nous en donnait les raisons . Il n'y a pas eu ces mails en 2020, nous souhaiterions les avoir de nouveau et de même pour les 9 de 2020.

Dans le cadre du rapport 2020, les détails seront donnés. Pour l'instant fonctionnement en mode dégradé de 2020. Dans l'avenir les détails seront donnés par avant. Les ç vols sont des vols programmés en retard. En 2020, nombreux vols sanitaires d'évacuation vers l'extérieur et vers Strasbourg dont la causes est le crise Covid 19. Rôle de service public en situation de crise.

Concernant les bulletins Symbiose : problèmes techniques qui reçoit les vols de l'aéroport, de l'aviation civile et des stations de mesure. En même temps il y a eu modification du système de gestion des vols et du format des données radar de l'aviation civile avec un manque de

disponibilité des personnels de l'aéroport et des sous-traitants. Il faut y ajouter le départ de Mme Bernard. Rétablissement prévu pour fin du premier trimestre 2021. Pourtant les réponses ont été faites aux demandes ponctuelles. Les stations de mesure fonctionnent mais pas de possibilité de corrélérer bruits et trajectoires. Les données des stations de 2020 seront récupérées.

4/ feuille de route de la prochaine Charte de l'Environnement

Des éléments ont été réunis par l'aéroport. Finalisation prévu avant l'été. Pourrait être adoptée lors de la prochaine CCE. Souhait de travailler avec les parties prenantes. Sollicitation sera faite prochainement pour des réunions de travail.

Francis s'engage à ce que l'Ufnase vienne à ces réunions avec des propositions .

5/Démarche Airport Carbon Accreditation : ACA

**Il y est question du changement climatique, de l'émission des gaz à effet de serre. Démarches par secteurs sanctionnées par des certifications pour aller vers la neutralité carbone avec des niveaux à franchir (voir docs joints). Retard à cause de la crise Pour 2021 le niveau 1 doit être atteint (nouvelle en prochaine CCE); niveau 2 en 2022 ; le 3 et le 3+ à l'horizon 2024 2025
Sont prises en compte les émissions 2019 et 2020 pour avoir des éléments de référence.**

Question de Guy sur l'équipement de panneaux solaires. Sujet réactualisé dans le cadre de l'ACA ?

Ceci sera regardé, et sera peut-être fait en dehors aussi de la concession. Le Ministère des armées a lancé pour solariser l'escadron A33 et trouver un partenaire économique qui investisse et mette en œuvre un parc solaire sur l'escadron A33.

Priorité : Passage vers l'éclairage LED plus sobre, efficacité énergétique des bâtiments, économie d'énergies renouvelables, bornes électriques et panneaux solaires non exclus.

6/ point divers à la demande de l'Ufnase

*Vols militaires : Francis intervient. Survols réguliers à basse altitude. Mesure à plus de 100 dB. La préfecture a été sollicité et relancée. Les services déclarent avoir saisi la direction de la sécurité compte tenu des éléments factuels et qu'il ferait un retour : pas de réponse à ce jour. Exercices d'entraînement ou de virées de pilote, notamment le dimanche à l'heure de midi. Il serait bon de mettre fin à ces pratiques. L'Ufnase demande la déclassification de Entzheim comme aéroport militaire. Ou à défaut de restreindre au stricte minimum ces passages

Des élus se sont également émus de ces passages. Bine sûr les vols militaires et civils utilisent le même espace aérien et les militaires peuvent aussi s'appuyer en cas de difficulté sur les plateformes civiles pour des atterrissages forcés. Strasbourg est aéroport de déroutement pour les militaires. C'est pourquoi il y a de temps en temps la réalisation de vols d'approche. La plateforme a fait remonter les plaintes vers les autorités compétentes. Une réunion a été organisé avec la base de Nancy : Strasbourg est en effet aéroport de détournement et les pilotes sont astreints à des approches de façon récurrente. La base s'est engagée pour donner la consigne de minimiser le bruit par des approches plus lentes. Rappel aussi auprès des Etats majors du Nord de la France et des services opérationnels. Engagement de l'Armée de l'air de s'en tenir au nécessaire.

Francis : un « contrôle » serait nécessaire notamment pour éviter les weekends.

Réponse un peu inaudible qui laisserait penser que les vols sont programmés : pour des questions d'optimisation ces opérations sont faites dans les plages opérationnelles d'entraînement des unités Sui peuvent tomber n'importe quand dans le temps.

*Vols d'entraînement de Condor

Francis souligne le manque d'information des riverains sur cette information. Un seul mail indiquant qu'il n'y a pas de crainte à avoir. Pourquoi autoriser ces vols d'une compagnie non basée. Y Aura-t-il

de nouvelles opérations. Elles doivent être encadrées, avec information, trajectoires habituelles et seulement pour les compagnies basées.

Nous avons donné des informations à postériori pour la première journée et au préalable pour la seconde opération. L'accueil est ponctuel et exceptionnel et lié à la crise. Les pilotes réalisent leur qualification sur les vols commerciaux. Pendant la crise pas de vols et risque de perte pour les pilotes de leur qualification si elle n'est pas renouvelée en temps. Avec le risque pour les compagnies de ne pouvoir opérer après la crise. La compagnie Condor a sollicité l'aéroport ; pour un test on préfère utiliser un aéroport non connu. Strasbourg est un élément de la chaîne aérienne et joue donc son rôle en répondant à ce type de demande. Pour cet exercice, on n'utilise pas les approches classiques, donc pas les trajectoires habituelles, et on vole à 1000 pieds : d'où l'émotion ressentie avec un gros avion. Mea culpa de M Paubelle pour la première journée : l'information aurait pu être mieux faite. On a veillé à ce que ce soit fait en semaine et pendant des horaires de minimisation de la gêne. L'aéroport est ouvert à la circulation aérienne publique. Avec l'accueil de tous les avions autorisés dans l'espace aérien. Réglementairement l'exploitant ne peut s'y opposer.

Intervention de M Haegy, maire de Duppigheim : les élus ont interpellé aussi l'aéroport. Le Condor est passé au-dessus de notre village. Demande d'une information préalable automatique. Demande aussi de la possibilité de déplacer la trajectoire passant au-dessus de Duppigheim de quelques centaines de mètres.

Les trajectoires sont publiées pour tous les aéroports. On peut regarder si des mesures ou des vérifications ou des recommandations peuvent être prises, sans engagement

Francis : Renouvellement de la demande de ne pas renouveler cette opération. Éviter que l'aéroport ne devienne un aéroport de délestage pour les militaires et les compagnies non basées. La gêne est importante en raison du nombre de passages et l'altitude basse

Réponse de l'aviation civile : l'espace est public et on ne peut pas réglementer sur ce point : ni le préfet, ni l'aviation civile, ni l'aéroport.

M Paubelle : En revanche si cette opération devait être renouvelée, on chercherait toujours à programmer au mieux

M Haegy : par contre on n'est pas obligé d'en faire la promotion auprès des compagnies. Sachant le volume de population concerné. Appel donc à la modération. D'autres aéroports sont en milieu moins urbanisé.

Francis acquiesce : M Paubelle les accorde quand même. Peut-il dire qu'il limitera .

Les compagnies n'ont pas intérêt en temps normal à effectuer des vols à vide qui leur coûtent. La baisse importante du trafic a conduit à cette situation.

*TNSA : Francis : sur le devenir des 300 000 euros collectés, en suspens dans les comptes de l'aéroport. L'Ufnase a suggéré l'utilisation dans les bâtiments publics proches, s'il n'y a plus d'habitations concernés par l'isolation phonique.

Toujours dans les comptes de l'aéroport. On ne peut pas les utiliser. C'est une taxe affectée. Dons utilisable pour des objets autorisés.

Intervention de Aude Bernadac : les services centraux ont été contactés. Cette taxe est un impôt. Donc contrôle en entrée et en sortie et on ne peut pas faire ce qu'on veut. Situation inédite en France. La taxe est définie par des textes réglementaires et donc à voir avec le Ministère des budgets. Prise de contact avec la direction des budgets et la direction des Finances. Pour utiliser cette taxe à d'autres fins il faudrait créer le dispositif permettant de savoir ce qu'on peut faire de cet argent et passer par un texte de loi peut-être

Francis : 5 ans se passent et on ne prend pas de décision. Il faut trouver une solution

Réponse de principe : régime légal qui doit évoluer : passage par le parlement.

Les responsables de ce compte s'engagent en responsabilité pénale s'il l'utilise à autre chose qu'à la destination première. Pas de résolution locale possible.

Intervention de Guy : Actions concrètes :

Gestion par les services centraux : contact officiel des deux ministères pour présenter la situation et des pistes de résolution et affectation à d'autres propos que ceux prévus. Des textes réglementaires de hauts niveaux sont touchés. Une règle générale devra être établis et les objets de la réaffectation bien définis

Intervention De M Haegy pour constater le faible nombre de points de mesures de l'Air à Duppigheim en comparaison de Entzheim et Holtzheim. Avoir une réponse assez rapide

Contact sera pris pour la prochaine campagne avec Atmo-Grand Est



Aéroport
Strasbourg

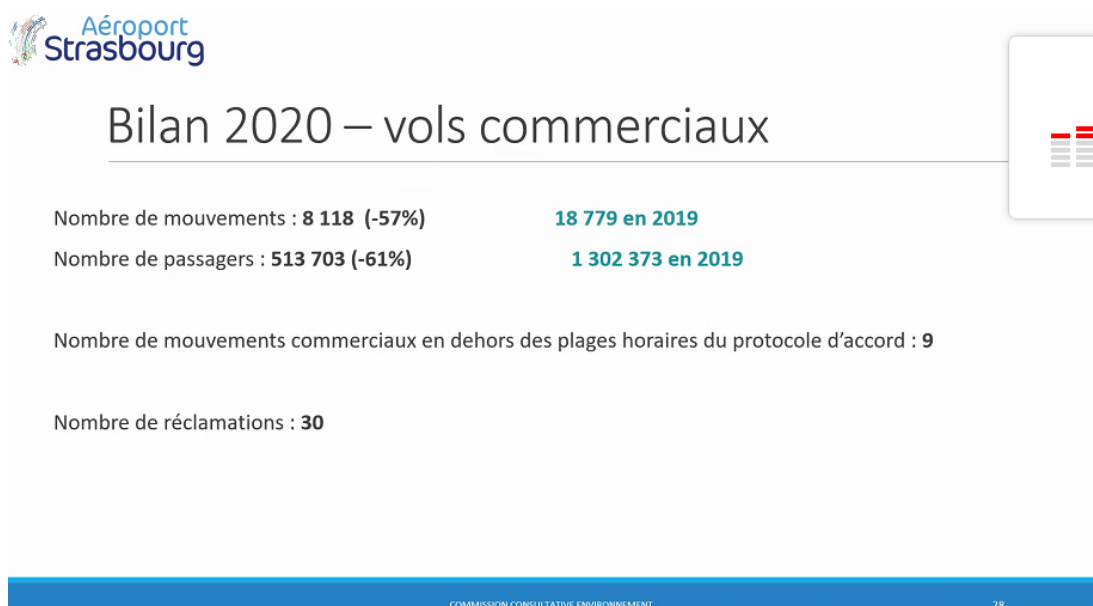
Visualisation de l'écran de ...

Bilan 2020

Adaptation face à la crise sanitaire, l'Aéroport :

- Est resté ouvert durant toute la période afin de **traiter les vols médicaux**, évacuation de patients (1^{er} confinement), accueil de patients (2^{eme} confinement) ;
- S'est adapté aux contraintes sanitaires en mettant en place un **protocole strict d'accueil des passagers** (gestion des flux, mesures de désinfection...);
- A mis en place les moyens nécessaires afin de pouvoir tester les passagers arrivant de pays où le virus circule fortement – mise en place rapide des **premiers tests antigéniques**.

COMMISSION CONSULTATIVE ENVIRONNEMENT 27



Aéroport
Strasbourg

Bilan 2020 – vols commerciaux

Nombre de mouvements : 8 118 (-57%)	18 779 en 2019
Nombre de passagers : 513 703 (-61%)	1 302 373 en 2019

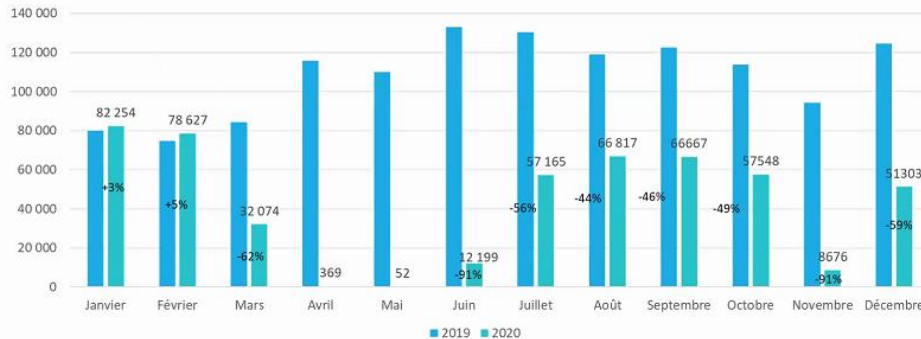
Nombre de mouvements commerciaux en dehors des plages horaires du protocole d'accord : **9**

Nombre de réclamations : **30**

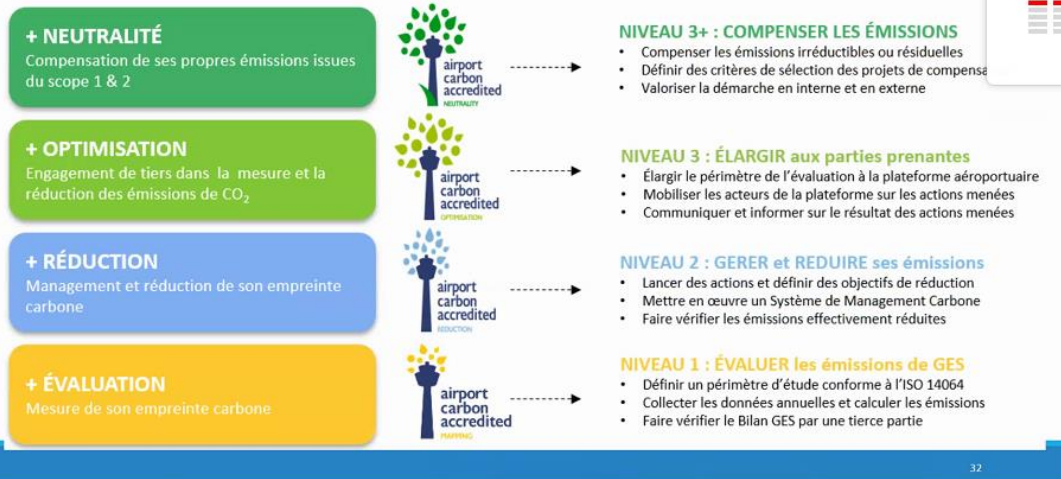
COMMISSION CONSULTATIVE ENVIRONNEMENT 28

Des fortes conséquences sur l'aérien

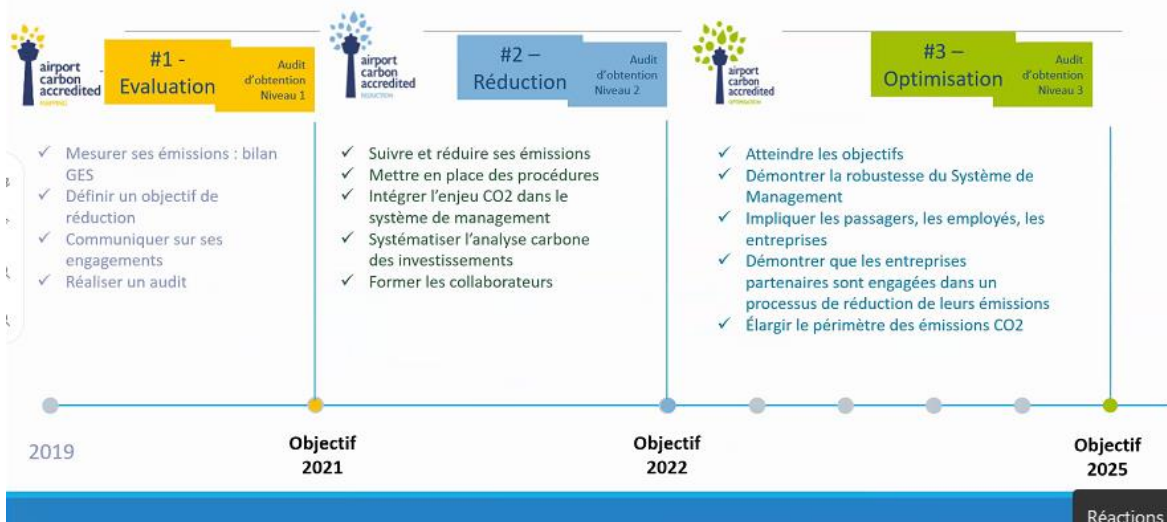
2020 : secteur aérien fortement impacté par les mesures de restriction réelles et potentielles



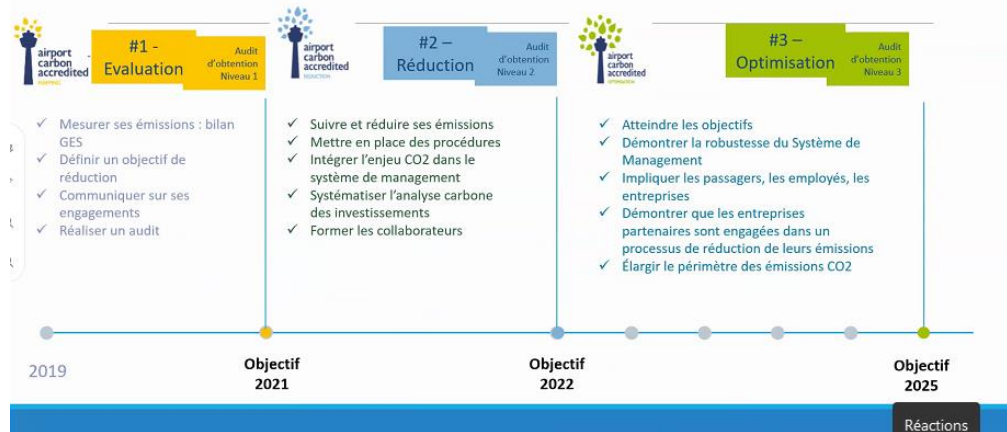
Description et exigences des niveaux de certification



Rétroplanning d'Accréditation ACA



Rétroplanning d'Accréditation ACA



Calendrier

La crise sanitaire induite par la propagation du virus de la Covid-19 a eu de lourdes conséquences sur le secteur de l'aérien en général et sur le fonctionnement de l'Aéroport de Strasbourg. L'élaboration de la nouvelle Charte de l'Environnement n'a pu être menée durant l'année 2020, bien que les premières réflexions aient été menées par le service Environnement.

Objectif de finalisation de la Charte : 2^{ème} trimestre 2021.

Modalité d'élaboration : Concertation avec les différentes parties prenantes.