COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM
Secrétariat : SEA Aéroport de Strasbourg-Entzheim
Strasbourg - F - 67960 ENTZHEIM
Tel: 03 88 64 69 62 / Email: environnement@strasbourg.aeroport.fr

COMPTE-RENDU DE REUNION COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

Mardi 05 septembre 2023

PARTICIPANTS :

Membres de la CCE	Organisme	Titulaires	Suppléants	Présents	Absents/ Excusés
M. Mathieu DUHAMEL	PREFECTURE	Président de la CCE			X
Mme Myriam LEHEILLEX	PREFECTURE	Présidente de la CCE		X	
M. Laurent ULRICH	Eurométropole de Strasbourg	X			X
Mme Françoise SCHAETZEL	Eurométropole de Strasbourg		X		X
M. André LOBSTEIN	Mairie d'Eckbolsheim	X		VISIO	
M. Jacques BAUR	Mairie de Blaesheim		X		X
M. Jean HUMANN	Mairie d'Entzheim	X			X
Mme Sabine HEMMERLING	Mairie d'Entzheim		X		X
M. Vincent WAGNER	Mairie d'Holtzheim	X		VISIO	
Mme Nathalie MEYER	Mairie d'Holtzheim		X		X
Mme Catherine GRAEF-ECKERT	Mairie de Lingolsheim	X		VISIO	
M. Patrick MACIEJEWSKI	Mairie de Schiltigheim		X		X
M. Julien HAEGY	Mairie de Duppigheim	X		X	
M. Jean-Luc RUCH	Mairie de Duttlenheim		X		X
M. Jean-Claude JULLY	Mairie de Duppigheim	X			X
M. René HOELT	Mairie de Krautergersheim		X		X
Mme. Evelyne ISINGER	Région Grand Est	X		VISIO	
Mme Régine ALOIRD	Région Grand Est		X	VISIO	
M. Jean-Philippe MAURER	Département du Bas-Rhin	X			X
M. Marc GROSS	Syndicat CFDT	X			X
M. Guillaume ALMERAS	Syndicat National des Contrôleurs du trafic Aérien	X		X	
M. Michel KOENIGSAECKER	Syndicat National des Contrôleurs du trafic Aérien		X		X
M. Frédéric BLANC	Tour operator TUI Group	X			X
M. Jacky WODEY	Tour operator TUI Group		X		X
Mme Anaïs BENSAÏ	Chambre Syndicale du Transport Aérien	X		VISIO	
Mme. Léa DALLET	Chambre Syndicale du Transport Aérien		X		X

M. Eric SCHNEIDER	Syndicat National des Pilotes de lignes (SNPL)	X			X
M. Vincent FOUVET	Airlines operators commitee	X		VISIO	
Mme Céline LACROIX	Airlines operators commitee		X		X
Mme Baya TAKALINE	Assistant en Escale et Fret	X			X
Mme Chloé BAUDOUIN	Aéroport de Strasbourg-Entzheim		X		X
M. Renaud PAUBELLE	Aéroport de Strasbourg-Entzheim	X		X	
Mme Sandrine OSTROWSKY	Aéroport de Strasbourg-Entzheim		X		X
M. Maxime ADRIAN	Aéroport de Strasbourg-Entzheim	X		X	
Mme Gulden MART	Aéroport de Strasbourg-Entzheim		X	X	
M. Guy HORNECKER	UFNASE	X		X	
M. Jean-Luc LANGLET	UFNASE		X		X
M. Jackie WEBER	UFNASE	X		X	
Mme Christelle VETTER	UFNASE		X	X	
M. Paul PANTZER	UFNASE	X		X	
M. Daniel MALL	UFNASE		X		X
M. Francis ROHMER	UFNASE	X		X	
M. Bernard MATAGNE	UFNASE		X		X
M. Dominique KOEGLER	Alsace Nature	X			X
M. Vincent SCHMIDT	Alsace Nature	X			X
M. Jean-Claude CLAVERIE	Alsace Nature		X		X
M. Christian LEDUNOIS	Alsace Nature		X		X
M. Christian BRAUN	Ligue de Protection des Oiseaux Alsace (LPO Alsace)	X			X
M. Sébastien DIDIER	Ligue de Protection des Oiseaux Alsace (LPO Alsace)		X		X
M. Thierry BOMBARDIER	Association Ried Bruche (ARBRES)	X			X
M. Jean-Jacques SPIESS	Association Ried Bruche (ARBRES)		X		X
Mme Astride SCHMID	Association pour la Protection de l'Environnement de Lingolsheim et Environs (APELE)	X		X	
Mme Michèle SPECHT SALOTTI	Association pour la Protection de l'Environnement de Lingolsheim et Environs (APELE)		X	X	

Invités **:**

- ✓ Mme Aude BERNADAC – DSAC-NE ;
- ✓ M. Alexandre DENISTY – DSAC-NE ;
- ✓ Mme Emeline EHLES – Aéroport de Strasbourg ;
- ✓ M. Thibaud FISCHER – Mairie de Lingolsheim ;
- ✓ Mme Michèle GROSJEAN – Alsace Nature ;
- ✓ M. Daniel HUBERT – SNA ;
- ✓ M. Emmanuel JACQUEMIN – DSAC-NE ;
- ✓ M. Claude MIQUEL – SNA N-E ;

- ✓ M. Romain SCHULTZ – Chambre Syndicale du Transport ;
- ✓ M. Gilles VIGNERON – DSAC ;

ORGANISATION :

La réunion CCE a eu lieu en présentiel et en Visio conférence.

ABREVIATIONS :

ATC : Air Traffic Control *(Service de contrôle de la circulation aérienne)*
CCE : Commission Consultative de l'Environnement
GES : Gaz à Effet de Serre
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
PEB : Plan d'Exposition au Bruit
SASE : Société Aéroportuaire de Strasbourg-Entzheim
TWY : TaxiWaY
NOTAM : notice to airmen (messages aux navigants aériens)

Mme Myriam LEHEILLEIX secrétaire générale adjointe de la préfecture excuse M. DUHAMEL pour son absence et ouvre la séance.

M. ROHMER souhaite prendre la parole afin de questionner la préfecture ; il indique que lors de la CCE du jeudi 22 septembre 2022 un point consacré au survols militaire était inscrit à l'ordre du jour et que la participation d'un représentant de l'Armée de l'Air était prévue à la réunion pour permettre un échange au sujet des survols à très basse altitude effectués par des avions militaires. Cependant, aucun représentant de l'Armée de l'Air n'ayant participé à cette rencontre, l'UFNASE avait demandé de réinscrire ce point à l'ordre du jour ainsi que la présence d'un représentant des autorités militaires à la réunion d'aujourd'hui. Ce point n'étant pas inscrit à l'ordre du jour, M. ROHMER en demande la raison.

Mme LEHEILLEIX indique qu'elle n'a pas les éléments pour pouvoir répondre à cette demande mais que si les militaires ne sont pas présents, il est inutile d'inscrire le point.

M. ROHMER demande la présence d'un représentant de la base militaire de Saint Dizier lors de la prochaine CCE car ce sont ces avions qui effectuent des exercices à Entzheim. Ces survols militaires à très basse altitude font énormément de bruit et constituent une gêne pour les riverains de l'aéroport même s'ils ont lieu en journée. Il estime que la CCE est compétente sur le sujet des survols de vols militaires s'agissant d'un sujet relatif à l'environnement.

M. ROHMER poursuit son intervention selon l'***Annexe 1***.

M. PAUBELLE salue toutes les personnes présente et remercie Mme Myriam LEHEILLEIX secrétaire générale adjointe de la préfecture de présider la Commission Consultative de l'Environnement.

M. PAUBELLE remercie M. Daniel HUBERT, représentant le Service de la Navigation Aérienne à Entzheim, d'être présent afin de présenter le fonctionnement du contrôle aérien. Il souligne qu'il s'agit d'un sujet avec des enjeux environnementaux relatifs à l'optimisation des trajectoires permettant de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

1. LES 100 ANS DE L'AÉROPORT D'ENTZHEIM

M. PAUBELLE indique que cette année, la plateforme d'Entzheim fête ses 100 ans. En effet, le 2 septembre 1923 l'aéroport a connu son premier vol commercial de nuit entre Strasbourg et Paris-le-Bourget. Une innovation qui a permis le développement des liaisons vers les capitales européennes d'Europe centrale.
M. PAUBELLE présente quelques photos historiques de 1929 à nos jours (***Annexe 2***) et souligne que l'aéroport accueille environ 400 personnalités par an.

2. BILAN DES VOLS ANNÉES 2022 ET ÉTÉ 2023

M. PAUBELLE indique que l'aéroport a connu une progression en termes d'activité. En 2022, le nombre de mouvements IFR et VFR est plus important comparé à l'année 2021 avec un total de 29 905 mouvements. Une forte augmentation du mouvement VFR est visible entre 2021 et 2022, lié au réétalonnage du système de mesure du bruit. Le nombre de mouvements IFR de 2022 reste tout de même très inférieur à celui de 2019. En comparaison avec l'activité commerciale, l'aéroport accueille globalement un nombre moins élevé d'avions, car ceux-ci sont de plus grande capacité et transportent un nombre plus élevé de passagers.
En termes de trafic passagers, l'aéroport a accueilli, en 2022, 930 428 passagers (+47% par rapport à 2021), ce nombre restant en-deçà des 1 301 825 passagers accueillis en 2019. L'aéroport estime à 1 millions le nombre de passagers pour 2023, en tenant compte de l'arrêt de l'activité aérienne durant les travaux de réfection de piste.

En termes de répartition des types avions, il faut noter la progression du nombre de mouvements des modules A319 et A320 qui sont de plus en plus utilisés par la compagnie Volotea. En contrepartie, l'aéroport observe une réduction du nombre de mouvements de CRJ1000 qui est un module plus petit de 100 places.

Le bilan des activités 2022 de l'aéroport au regard du protocole bruit de décembre 2019 est présenté.

M. PAUBELLE reprend le tableau et explique l'intitulé des différentes colonnes du tableau et ses résultats.

M. PAUBELLE souligne que l'aéroport n'a pas enfreint le protocole et qu'aucune dérogation particulière n'a été accordée. Concernant la colonne : « vols retardés dans le respect du protocole », il précise que ce sont des vols qui sont programmés soit à l'atterrissage soit au décollage dans les horaires définis dans le protocole.
M. PAUBELLE rappelle que la colonne « Non-respect du protocole » correspond aux vols dont la performance acoustique ne respecte pas les obligations du protocole et qu'aucun cas n'est relevé depuis la mise en œuvre du protocole en 2019.

M. HORNECKER demande si tous les vols VFR des années précédentes ont été pris en compte au vu de l'augmentation des valeurs à la suite du réétalonnage.

M. ADRIAN explique que l'ancien système comptabilisait d'une façon différente les mouvements générés par certains aéronefs. En outre, les vols d'aéronefs basés n'étaient pas comptabilisés.

M. ROHMER ajoute que ceci expliquerait la différence du nombre de mouvements IFR entre 2019 (24 421 mouvements IFR) et 2022 (13 052 mouvements IFR).

M. PAUBELLE explique que globalement il y a moins de mouvements commerciaux par rapport à 2019 car les avions accueillent plus de passagers.

M. HORNECKER effectue une intervention selon ***l'Annexe 3***.

M. ROHMER intervient selon ***l'Annexe 4***.

M. PAUBELLE remercie M. HORNECKER et M. ROHMER pour leurs interventions. M. PAUBELLE explique que l'aéroport cherche aussi à éviter les retards car tout le système d'accueil des passagers est perturbé par l'augmentation de l'amplitude horaire. Les origines des retards peuvent être multiples telles que des problématiques de compagnie, de contrôle aérien, de retards imputables aux services aéroportuaires...

M. PAUBELLE explique, concernant le vol Ryanair du 9 juillet 2023, que l'aéroport n'a qu'un quart d'heure lors de la demande d'atterrissage, dans le cadre d'un déroutement, pour s'organiser et accueillir l'avion. Aucune information concernant la raison du déroutement n'est transmise à l'aéroport. De plus, l'aéroport doit s'assurer que les personnes, ici au nombre de 180, auront un moyen de transport, des hébergements, etc. car ils ne sont pas arrivés à leur destination d'origine.
Concernant le point avec Volotea et la programmation des vols, Volotea s'aligne sur le souhait d'avoir les avions à l'heure. En effet en période estivale, la saturation des espaces aériens contrôlés et les aléas météo limitent la circulation aérienne et entrainent des retards. Ces retards détériorent l'image de la compagnie, ajoutent des heures supplémentaires, etc. La compagnie Volotea a l'intention d'améliorer sa planification pour la saison 2024, ne pouvant la modifier pour la saison 2023.

M. PAUBELLE indique, concernant le tableau de statistiques de vols en période nocturne, que l'aéroport va essayer de s'orienter vers un tableau plus adapté sur la période de 23h-06h afin d'améliorer sa lecture.

M. HORNECKER précise que ce sont des documents publics qui doivent être accessibles à tous. De plus le format historique était plus compréhensible que le nouveau par rapport au visuel d'ensemble des vols entre 23h et 00h.

M. PAUBELLE rappelle que le tableau est différent car le protocole d'accord de 2019 n'est pas le même que celui de 1998 et que les règles sont différentes. Cependant l'aéroport essayera d'améliorer la comparaison d'une année sur l'autre.

M. PAUBELLE reprend le bilan des activités et le nombre de vols entre 23h et 00h. Il rappelle que les vols de nuit incluent les évacuations sanitaires et un certain nombre de vols qui ne sont pas des vols commerciaux. Le nombre de vols entre 00h et 6h représente 0,76% des vols totaux sur l'année 2022. En complément, il arrive que l'aéroport réceptionne des demandes de décollage après 23h30 ; comme le cas du déroutement du Ryanair. Ce type de demande est accepté à l'atterrissage pour des raisons de sécurité, or le protocole est bien appliqué notamment par le refus de l'autorisation de décollage dans la période nocturne.

M. HORNECKER demande de compléter, dans le tableau d'analyse des vols de 23h à 6h, en plus du total de l'année, les valeurs pour tous les mois.

M. PAUBELLE précise que l'aéroport essayera d'améliorer ce point l'année prochaine.

M. PAUBELLE poursuit avec la présentation de la réunion avec l'UFNASE du 8 juin 2023 pour l'amélioration des bulletins Symbioses et la Commission de suivi qui s'est tenue le 23 juin 2023.

M. ALMERAS, contrôleur aérien, ajoute que les vols commerciaux ne représentent qu'une faible partie des nuisances et que le but est de poser l'avion. Concernant le vol Ryanair c'est le pilote qui décide s'il veut atterrir, l'aéroport n'a pas son mot à dire s'il est ouvert.

M. PAUBELLE précise que les contrôleurs aériens sont capables de gérer tous type de situation 24h/24 et l'aéroport est ouvert à ce genre de situation que ce soient des déroutements ou des évacuations sanitaires. L'aéroport n'a pas le droit de refuser une demande d'atterrissage. De plus, les déroutements restent exceptionnels.

M. ROHMER questionne sur les interdictions d'atterrissage après minuit, si l'avion est tout de même autorisé à atterrir.

M. PAUBELLE signale que tout aéroport, même ayant un couvre-feu, doit accepter tout avion ayant une problématique de sécurité avérée.

3. LE CONTRÔLE AÉRIEN

M. Daniel HUBERT, actuellement Chef de la subdivision exploitation, conforte les propos de M. PAUBELLE. Effectivement, lorsqu'un pilote décide de se dérouter, la raison n'est pas demandée car la priorité est de poser l'avion et les personnes à bord. L'avion ayant une limite de kérosène et de temps de vol, si l'aéroport de destination ne peut l'accueillir, le pilote se replie vers un aéroport qui pourra l'accueillir le plus rapidement et dans les meilleures conditions (météo, accessibilité, etc..).
Concernant les capacités de secteur et de centre de contrôle, les secteurs ont une certaine capacité de nombre d'avions par heure qui peuvent être absorbés en conditions optimales (bon fonctionnement des radios, radars, pas de problème météo, etc...). Si la capacité d'un secteur est dépassée par une forte demande pendant les mois d'été, le secteur de contrôle va réguler les décollages. Ainsi les avions seront retardés et les décollages espacés afin de ne pas surcharger les secteurs en limite de capacité. Les décollages sont régulés pour éviter de générer des risques.
Depuis 3 ans, les essais en cours de modernisation des centres de la DGAC dont l'objectif est d'accroitre la capacité et de changer tous les logiciels, radars, ordinateurs (Système FortFlight), ajoutent des difficultés. Une intelligence artificielle aide ainsi les contrôleurs dans leurs décisions. Ce système n'étant pas encore pleinement opérationnel, des retards ont été constatés durant l'été dans certains aéroports.
Un autre générateur de retard est la météo et la modification des trajectoires des avions en rapport avec des masses nuageuses ou orageuses : le pilote décide de dévier sa trajectoire ce qui oblige le contrôleur à absorber ces changements et gérer le trafic en temps réel, en incluant ces déviations. Dans ces cas, les centres de contrôle abaissent leur capacité, limitent les décollages afin d'absorber moins de trafic. Il y a également les problèmes d'engorgement des aéroports situés autour de la méditerranée où les exploitants accueillent un grand nombre d'avions. Un évènement peut retarder l'embarquement (alerte à la bombe, bagage égaré, etc...) et ainsi retarder le vol. Ces retards se répercutent dans la journée et ne peuvent pas être résorbés par les autres aéroports entrainant ainsi des arrivées tardives en fin de journée.

D'un point de vue stratégie environnementale, la DGAC lance un programme de « Green aviation » à horizon de 2025 afin de mettre en place des stratégies en vol permettant de limiter les gênes sonores, les émissions de GES. Pour ce faire, les trajectoires seront plus directes, les décollages avec montées ininterrompues le plus longtemps possible et en phase de descente, les moteurs sont mis au ralenti le plus longtemps possible également. En 2019, à Strasbourg, il y a eu un taux de réalisation d'approche en descente continue (DCO) de 48%.

Un autre point d'amélioration pour les années à venir concerne les trajectoires : les trajectoires pourront être écourtées à l'aide des satellites et de la navigation satellitaire. Actuellement les moyens de guidage utilisés sont réalisés par un « guidage radioélectrique » ou les « balises MDB », obligeant les avions à passer par ces points. La navigation satellitaire permet d'éviter les détours et offre une trajectoire plus courte et plus précise tout en évitant de survoler certains villages.

M. HAEGY, Maire de Duppigheim, demande si le système permettra d'éviter les villages.

M.HUBERT précise qu'il est impossible d'éviter les survols des villages environnants.

M. PAUBELLE ajoute que dans ce cas, M. HUBERT parle des avions en altitude et que les avions en altitude sont moins bruyants que lors des phases de décollage ou d'atterrissage. Cette méthode pourrait baisser de 15% l'utilisation de carburant et donc l'émission de gaz à effet de serre : une baisse significative à l'aide de l'intelligence artificielle et de satellites.

M. HUBERT confirme que les phases finales et initiales d'atterrissage ou décollage ne peuvent pas être modifiées. Les avions actuels dotés de moteurs plus performants limitent les nuisances sonores mais les trajectoires ne pourront jamais changer lors de ces phases.

Mme LEHEILLEIX ajoute que ce système permet plus de flexibilité et de mieux calibrer les trajectoires au-dessus des communes nécessairement survolées.

M. ROHMER demande si les nouvelles procédures satellitaires ont eu des impacts sur les trajectoires et à quel niveau. Par rapport aux descentes continues, il souhaite savoir si les pilotes de la compagnie Volotea appliquent tous la descente continue ou c'est en fonction du souhait des pilotes.

M. HUBERT précise que ce sont les pilotes qui décident mais que c'est dans la politique des compagnies surtout low-cost afin de faire des économies.

M. PAUBELLE ajoute que toutes les compagnies regardent ce sujet et les pilotes à bord essaient d'optimiser au mieux les consommations de carburant. En effet, le poste carburant représente 30% du coût d'exploitation d'un avion, c'est la raison pour laquelle les pilotes ont tout intérêt à optimiser les trajectoires et leurs atterrissages. Néanmoins, les contraintes météo ou autres peuvent limiter ces recherches d'optimisation.

M. HUBERT ajoute que si les trajectoires sont modifiées, les personnes concernées ne seront pas les mêmes qui l'étaient au préalable sauf pour les villages situés dans l'axe de la piste.
M. PAUBELLE remercie M. HUBERT et M. MIQUEL pour leurs interventions.

4. RAPPORT ENVIRONNEMENT 2022

Pour rappel, le rapport est consultable sur le site internet de l'Aéroport de Strasbourg – Rubrique Développement Durable

M. PAUBELLE propose de ne pas revenir point par point sur les actions de la chartre environnementale.

Pour le détail des actions présenter, se référer au support de présentation de la CCE du 5 septembre 2023 joint au présent compte-rendu.
Concernant la 1ère thématique à savoir : « Lutte contre le changement climatique », M. PAUBELLE présente les actions mises en place telles que les essais de vélo électrique, le test gratuit d'une période d'essai du TER et le développement des déplacements à vélo au sein de la plate-forme. Des échanges sont en cours avec l'Eurométropole pour la mise en place de voies vélo vers l'aéroport.

Concernant la 2ème thématique « limitation des nuisances sonores et la mise en place d'une plateforme d'accès aux données issues du système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires », l'objectif est d'aboutir d'ici fin 2023 à l'évolution du protocole de mise à disposition des données entre l'aéroport et le Service de Navigation Aérienne afin d'ouvrir le site internet au grand public et de permettre à tous d'accéder directement aux données.

M. ROHMER demande pourquoi il est question d'« évolution du protocole ».

M. PAUBELLE explique que l'ancien protocole ne permet pas la publication des données, c'est la raison pour laquelle des discussions sont initiées pour modifier le protocole et le jeu de données afin d'aboutir à la mise en ligne des informations.

M. MIGUEL ajoute que les discussions se font en interne du SNA.

M. PAUBELLE continue avec la présentation des autres thématiques, disponible dans le support de présentation de la CCE du 5 septembre 2023 juin, joint au compte-rendu. Il évoque l'obtention de la certification niveau 2 du programme « Airport Carbon Accreditation » (ACA). L'ACA étant un système de management des émissions de l'aéroport. Il explique les procédures et les différents niveaux de l'ACA. Le niveau 1 correspondant à la détermination du périmètre et les sources des scopes 1 et 2 de l'aéroport. Le niveau 2, à la gestion du carbone vers une réduction des émissions. Le niveau 3 optimisation doit inclure le scope 3, c'est-à-dire les activités des tiers au sein de la plateforme aéroportuaire notamment les accès terrestres. L'aéroport a pris un engagement de réduction de 40% de son empreinte carbone à l'horizon 2025 par rapport aux émissions de 2019.

M. HORNECKER souhaite intervenir sur les bulletins Symbiose et demande quand la version finale sera disponible et quand la régularité de l'envoi des bulletins sera effective.

M. ADRIAN répond que les bulletins seront publiés à un rythme normal prochainement et explique que le mois de juillet rencontre un retard car l'aéroport travaille à répondre à la demande formulée par l'UFNASE qui est d'ajouter la colonne des heures programmées des vols.

Mme VETTER demande que la liste des types avions soit plus lisible et propose de les présenter par ordre alphabétique.

M. PAUBELLE confirme que la liste des types avions sera mise dans l'ordre alphabétique.

M. HAEGY demande la signification de « vols retardés dans le respect du protocole ».

M. PAUBELLE explique qu'il est toléré d'accueillir un avion en période nocturne qui a été programmé dans une plage horaire conforme mais qui a été retardé, à condition que les performances acoustiques de l'avion soit acceptable. Ainsi l'avion est retardé dans le respect du protocole.

M. HAEGY reprend les différents points évoqués lors des échanges précédents ainsi que les informations présentées dans le rapport environnement, acquiesce les différents projets et remercie l'aéroport du bilan environnemental. Il demande s'il y a la possibilité de préciser les points de mesures de la qualité de l'air.

M. PAUBELLE réitère les informations concernant les points de mesure de la qualité de l'air et précise qu'ils n'ont pas été modifiés. Les analyses précédentes ont montré que l'activité aérienne n'est pas corrélée avec la dégradation de la qualité de l'air environnante et les analyses en cours vont permettre de vérifier si c'est toujours le cas.

M. ROHMER demande si le point de mesure de Duppigheim a été maintenu.

M. PAUBELLE répond que ce point avait été ajouté en 2021 pour vérifier sa contribution, or n'étant pas significatif à cet endroit, les points de mesures initiaux ont été conservés pour cette vague.

M. ROHMER remercie pour le complément ajouté dans la liste de la flotte des véhicules dans le rapport environnement.

M. PAUBELLE présente ensuite les travaux de la piste en image et en vidéo, disponible sur le lien ci-contre : https://youtu.be/NB2g94XiSfw
700 feux de balisage sur la piste ont dû être rigoureusement placés afin de basculer sur la technologie LED. Il s'agit d'un travail important réalisé par les équipes de l'aéroport et le groupement Eurovia DCP Airports pour pouvoir livrer ces travaux en temps et en heure. La dernière opération importante sur la piste datait des années 2000. Cette opération a été financée avec l'aide de l'Etat, de la CCI et des collectivités.

M. MIQUEL précise que le contrôle aérien est resté ouvert durant les opérations afin de traiter des mouvements plus vastes que sur l'aérodrome notamment les terrains frontaliers.

5. DIVERS

M. PAUBELLE passe aux points divers concernant les tours de piste nocturnes effectués par les avions de loisirs. Une modification de la publication aéronautique va être publié prochainement.

M. ROHMER demande ce qu'il en est des vols de plus de 6 tonnes.

M. PAUBELLE précise que pour les plus de 6 tonnes, il faudra un accord préalable de l'exploitant et pour les moins de 6 tonnes un accord préalable du chef de tour. (cf. support de la CCE du 5 septembre 2023 juin au compte-rendu.)

M. PAUBELLE poursuit avec le sujet des exercices de formation des pilotes réalisés par les compagnies commerciales. Une information préalable en cas de vols d'entraînement de vols commerciaux est diffusée aux mairies riveraines et sur les réseaux sociaux.

M. PAUBELLE conclut la présentation en évoquant le déroutement d'un avion militaire suite à un incident technique.

M. ROHMER souligne que les deux premiers points divers sont des points que l'UFNASE a souhaité ajouter à l'ordre du jour et rappelle que le 5 juin et le 27 juillet il y a eu des tours de piste d'avions de loisirs après 23h.

M. PAUBELLE répond que les dispositions ont été prises et que la publication est effective à travers un NOTAM dans l'attente de la publication définitive d'ici la fin de l'année.

M. ROHMER poursuit avec les exercices effectués par les compagnies étrangères qui ont eu lieu le 3 et le 14 août selon ***l'Annexe 5***. M. ROHMER demande que l'UFNASE soit informé lorsque ce type d'exercice se produit afin de leur permettre de publier l'information sur leur site pour informer les habitants.

M. PAUBELLE précise que l'aéroport accepte les vols d'entrainement car l'aéroport est ouvert à la circulation aérienne et qu'il a des obligations de service public. Il explique la difficulté de refuser ces demandes sans une bonne raison. De plus, il évoque le potentiel intérêt commercial d'accepter des compagnies qui ne font pas partie de l'aéroport de Strasbourg afin de favoriser l'arrivée, un jour, de ces compagnies à l'aéroport. Ces survols permettent aussi de changer les repères des pilotes et de les mettre dans des configurations différentes. Du côté de la communication, il est possible d'améliorer ce point. La position de l'aéroport est d'autoriser ces vols en semaine, dans la journée et en dehors des périodes d'activité de l'aéroport afin de ne pas perturber l'aéroport et de ne pas causer de retards. La formation des pilotes participe à la sécurité aérienne et à la sécurité des populations survolées.

Mme Myriam LEHEILLEIX secrétaire générale adjointe de la préfecture valide le bilan présenté pour 2022 et remercie tous les membres pour leur participation et les échanges lors de cette réunion.

STRASBOURG, le 29 JAN. 2024

La présidente

Myriam LEHEILLEIX

Annexe 1

Entzheim, le 5 septembre 2023

Commission Consultative de l'Environnement
de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim
intervention de l'UFNASE Survols militaires à très basse altitude

L'année dernière un point consacré aux survols des avions militaires était inscrit à l'ordre du jour de cette Commission qui se réunit annuellement.
Il était prévu qu'un représentant des autorités militaires participe à cette réunion pour permettre un échange au sujet des survols à très basse altitude effectués par des avions militaires.
Malheureusement, aucun représentant de l'armée de l'air n'était présent.

En conséquence, je vous ai demandé de réinscrire ce point à l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui en souhaitant qu'un représentant des autorités militaires participe à notre réunion.
Je constate que ce point n'est pas inscrit à l'ordre du jour. Pouvez-vous m'en communiquer les raisons ?

Ces survols militaires à très basse altitude font énormément de bruit et constituent une gêne pour les riverains de l'aéroport même s'ils ont lieu en journée.
La CCE est compétente sur tous les sujets liés à l'environnement de l'aéroport. Les survols militaires sont liés à la présence de l'aéroport et concernent son environnement. Il est donc fondé que ce sujet soit traité en CCE.

D'ailleurs, il y a une dizaine d'années, un officier de la Base Militaire de Metz-Frescaty est venu participer à la CCE et le point sur les survols des avions militaires à très basse altitude a pu être discuté avec les riverains. Un échange direct et courtois a permis aux représentants des riverains d'exprimer leurs doléances et d'obtenir des réponses de la part des Autorités Militaires.

Nous souhaitons qu'un tel échange soit à nouveau organisé avec un représentant de la Base Militaire de Saint Dizier dont les avions viennent régulièrement faire des exercices à Entzheim à très basse altitude.

Certains survols ont lieu le dimanche ou des jours fériés. Il ne s'agit probablement pas d'exercices de formation pour les pilotes.

Un dialogue avec les autorités militaires serait utile parce qu'il permettra de donner des explications et, si possible, d'effectuer les survols en limitant le bruit émis par les avions militaires.

Entzheim, le 22 septembre 2022

Commission Consultative de l'Environnement
de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim
intervention de l'UFNASE sur l'augmentation des vols de nuit

Il y a 3 ans en décembre 2019, avant la crise sanitaire, nous avions fait le constat en CCE que les vols de nuit entre 23h et 6h avaient augmenté de plus de 30%.
A cette époque nous avons signé ensemble un nouveau protocole d'accord sur les vols de nuit qui interdit la programmation des vols commerciaux entre 23h30 et 6h pour les départs et entre 0h et 6h pour les arrivées.
A l'époque, pour permettre à cet accord d'exister, l'UFNASE a accepté que les avions « ayant pris du retard » soient autorisés à atterrir après 0h.

Après 2 années de COVID durant lesquelles le trafic aérien a été réduit ce qui a permis aux riverains de l'aéroport de subir moins de vols de nuit, le trafic nocturne a malheureusement repris à l'été 2021.
Et en 2022, le nombre de vols de nuit a encore augmenté surtout cet été où il y a eu de trop nombreuses arrivées en retard après 0h :

- 15 au mois de juin
- 23 au mois de juillet
- 21 au mois d'août

Ces vols en pleine nuit constituent une atteinte à la santé des riverains et des populations survolées. Les niveaux de bruit relevés sur les stations de mesure de l'aéroport atteignent et dépassent 78 dB(A) bien au-delà des limites de bruit fixées par l'Organisation Mondiale de la Santé pour la nuit.
Il est donc important que nous trouvions ensemble des solutions pour limiter ces nuisances nocturnes.

Les raisons de ces arrivées en pleine nuit sont connues.
Il s'agit à plus de 90% de l'avion de la compagnie Volotea basé à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.
Cet avion revient sur sa base après avoir effectué 8 rotations sur une seule journée en étant parti d'Entzheim à 6h du matin.
Ce dernier vol qui arrive à Entzheim souvent après minuit concerne pour l'essentiel le retour en provenance de Nice ou de Bastia.

Annexe 2 – 100 ans de l'Aéroport

1929 : Fokker F.VII de la compagnie CIDNA à Entzheim

1935 : Terrain d'Entzheim

1957 : Construction de la tour de contrôle

5 novembre 1959 : naissance de la Base Aérienne 124

6 octobre 1972 : inauguration de la nouvelle aérogare

8 octobre 1988 : Accueil du Pape Jean-Paul II par le Président François Mitterrand

Annexe 3

Entzheim, le 5 septembre 2023

Commission Consultative de l'Environnement du 05 septembre 2023 de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim

Intervention de l'UFNASE concernant le tableau statistique de vols en période nocturne :
II Limitation des nuisances sonores / action 5 Respecter le protocole d'accord de 2019 et le cadre d'exploitation de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Dans les protocoles de 2018 et de 2019 les acteurs du transport aérien et les riverains se sont accordé « sur une volonté partagée de maîtrise des nuisances sonores au voisinage de la zone aéroportuaire et tout particulièrement dans la période nocturne »
La période nocturne a été étendues à 22h – 6h00 dans le nouveau protocole de 2019 contre 23h – 6h00 précédemment.
Toutefois, pour permettre des analyses comparatives sur l'évolution du trafic aérien en période nocturne et, d'autre part, pour ne pas avoir à reparamétrer les outils du système SYMBIOSE, nous avons convenus avec la direction de l'aéroport en commission de suivi que ne soit détaillée que la période 23h – 6h00 et non la période 22h - 6h00 dans les documents SYMBIOSE.
Cette période n'est pourtant plus respectée dans les rapports ENVIRONNEMENT 2021 et 2022.
En 2018, ce tableau s'intitulait encore « Vols nocturnes entre 23h et 6h », un titre explicite qui a été rebaptisé « Bilan relatif au protocole » en 2021.
Jusqu'en 2020 les vols qui concernent tous les atterrissages entre 23h et 24h et les décollages entre 23h et 23h30 étaient répertoriés sous la rubrique « Respect du protocole ». Dans les rapports 2021 2022 ils disparaissent des tableaux. Ce sont ainsi près de 200 mouvements nocturnes annuels qui n'apparaissent plus dans ces deux derniers rapports, soit un mouvement sur deux. Ce tableau ne reflète plus la réalité du trafic durant la période nocturne.
Le rapport annuel de l'environnement de 2018, par exemple, indiquait un total de 697 mouvements nocturnes entre 23h et 6h, soit en moyenne 2 vols par nuit. Si on y avait présenté ce format de tableau, ce sont 331 mouvements qui auraient disparu des radars et de nos statistiques.
Pourtant rien dans la charte de 2021/2025 ne prévoit ces modifications par rapport aux chartes précédentes : elles stipulent toutes, au point 1.1.1, pour les anciennes chartes « maintenir le respect du protocole de 1998. » et pour la dernière au point 2.5, « respecter le protocole de 2019 ».
Les protocoles de 1998 et de 2019 sont identiques dans « la volonté partagée de maîtrise des nuisances sonores [] tout particulièrement dans la période nocturne ». Entre les deux protocoles la période nocturne a été élargie, il n'y a donc aucune justification à restreindre la publication et les statistiques des données sur les vols nocturnes.

Pour permettre une analyse objective de l'évolution du trafic nocturne aéroportuaire entre 23h et 6h et pour maintenir des éléments de comparaison pertinents avec les données des années précédentes, tel que ce fut convenu, l'UFNASE demande le rétablissement de la colonne des mouvements répertoriés sous « respect du protocole », afin que tous les mouvements entre 23h et 6h soient comptabilisés comme précédemment, et souhaiterait que le titre plus explicite « vols nocturnes entre 23h et 6h00 » soit maintenu. Un addendum pourrait éventuellement être ajouté aux rapports de 2021 et 2022.

Annexe 4

Entzheim, le 5 septembre 2023

Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim intervention de l'UFNASE sur l'augmentation des vols de nuit

Sur le sujet de l'augmentation des vols de nuit, je pourrais, à quelques détails près, vous relire l'intervention que j'ai faite sur ce même sujet lors de notre dernière réunion le 22 septembre 2022 de cette même instance.

Je disais alors que nous avions signé en décembre 2019, avant la crise sanitaire, un nouveau protocole d'accord sur les vols de nuit qui interdit la programmation des vols commerciaux entre 23h30 et 6h pour les départs et entre 0h et 6h pour les arrivées.
Pour permettre à cet accord d'exister, l'UFNASE avait accepté que les avions « ayant pris du retard » soient autorisés à atterrir après 0h.

Durant les 2 années de COVID, les riverains de l'aéroport et les habitants survolés par les avions ont pu passer des nuits tranquilles sans avions.

Malheureusement pour les riverains mais heureusement pour l'aéroport, le trafic aérien a bien repris à l'été 2021. Oui, tant mieux pour l'aéroport !

Mais ce sont les vols nocturnes qui ont aussi repris et ce sont eux qui gênent les habitants survolés par les avions.
Ces vols nocturnes sont mesurés à 77 ou 78 dB(A) sur les stations de mesure d'Innenheim, Lingolsheim ou Entzheim. Des niveaux de bruit beaucoup trop élevés pour la nuit qui réveillent les habitants dans leur sommeil et constituent une atteinte à leur santé.
Rappelons que le niveau de bruit recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé est de 45 dB(A) pour la nuit. On en est loin …

L'UFNASE ne s'est jamais opposé au développement de l'aéroport mais l'UFNASE demande la suppression des vols de nuit entre 23h et 6h pour permettre aux habitants d'avoir des nuits entières de sommeil bénéfiques à leur santé.

Malheureusement ces 3 dernières années, le nombre de vols de nuit a encore augmenté.
Cette situation est due principalement à l'avion de la Compagnie VOLOTEA basé à Strasbourg dont la dernière arrivée est souvent programmée à 23h55 mais qui en réalité arrive à Strasbourg-Entzheim bien au-delà de minuit et régulièrement après1h du matin.
Il s'agit essentiellement des vols en provenance de Nice, Bastia ou Faro.
Le dernier exemple en date est l'arrivée samedi 2 septembre à 2h09 de l'avion en provenance de Nice.

En cet été 2023, il y a eu :
- 16 arrivées après minuit au mois de juin (dont 6 après 0h30)
- 21 arrivées après minuit au mois de juillet (dont 12 après 0h30)
- 16 arrivées après minuit au mois d'août (dont 4 après 0h30)

Certes la situation en 2023 n'est pas pire qu'en 2022 mais cela fait encore trop d'avions qui ne respectent pas le cadre horaire de fermeture de l'aéroport entre 0h et 6h.

A titre d'exemple, on peut citer les 2 nuits du 8 et du 9 juillet.
Le 8 juillet, l'avion VOLOTEA en provenance de Nice est arrivé à Entzheim à 1h34 du matin. Il a été mesuré à 76,6 dB(A) à la station de mesure d'Innenheim.
Le 9 juillet, le même avion VOLOTEA, cette fois-ci en provenance de Bastia est arrivé à 0h39 à Entzheim. Il a été mesuré à 78 dB(A) à la même station d'Innenheim.
Cerise sur le gâteau, le 9 juillet à 0h44 s'est posé à Entzheim un avion RYANAIR en provenance de Sofia. Il a été mesuré à 77,7 dB(A) sur la station d'Innenheim.
Il est facile d'imaginer à quel point les habitants d'Innenheim ont été perturbés dans leur sommeil ces 2 nuits là.
Et cela s'est reproduit à de nombreuses reprises durant tout l'été à Innenheim, mais aussi à Duppigheim, Eckbolsheim, Lingolsheim, Holtzheim ou Entzheim.
Pour l'avion RYANAIR en provenance de Sofia, on ne sait toujours pas à ce jour pourquoi il est venu atterrir à Entzheim en pleine nuit alors que sa destination initiale était Munich.

Aussi nous renouvelons la demande qui a été faite, conjointement avec les maires, lors de la dernière réunion de la commission de suivi de l'accord sur les vols de nuit.
Ce jour-là, nous vous avons demandé d'intervenir auprès de la Direction de la Compagnie VOLOTEA pour qu'ils prennent des mesures afin d'éviter autant que possible les arrivées de leurs avions après minuit.
Cela est possible en réduisant le nombre de rotations de leurs avions ou en programmant plutôt dans la soirée l'arrivée du dernier avion par exemple à 23h ou 23h30 au lieu de 23h55.

En ce qui concerne les rotations effectuées par l'avion VOLOTEA en cours de journée avant son retour à Entzheim en provenance de Nice, on s'aperçoit qu'après être revenu de Strasbourg à Nice en fin d'après-midi, cet avion fait systématiquement un aller-retour Nice-Caen avant de repartir à destination de Strasbourg pour finir sa journée.
A l'évidence, cet aller-retour Nice-Caen constitue la rotation en trop pour cet avion et conduit à l'arrivée à Strasbourg au-delà de minuit.

Vous deviez rencontrer la Direction de VOLOTEA début juillet. Suite à cette rencontre, pouvez-vous nous dire si cette ompagnie est prête, pour les saisons à venir, à revoir la programmation de ses vols pour limiter autant que se peut les arrivées de ses avions au-delà de l'heure limite de 0h ?

Annexe 5

Entzheim, le 5 septembre 2023

Commission Consultative de l'Environnement
de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim
intervention de l'UFNASE sur les vols réalisés par des Compagnies aériennes pour des exercices de formation de leurs pilotes

Les 3 et 14 août de nombreux habitants ont réagi soit auprès de l'UFNASE, soit auprès des services de l'aéroport suite aux survols à basse altitude et à plusieurs reprises consécutives de 2 avions commerciaux.

Le 3 août, il s'agissait d'un Boeing 737 de la Compagnie TUI Fly et le 14 août d'un Airbus A320 de la Compagnie CONDOR.

Les habitants se sont inquiétés lorsqu'ils ont constaté que ces avions ont fait plusieurs passages successifs. Ils se sont demandé à juste titre si l'avion avait subi un incident l'empêchant d'atterrir.

Le 3 août, certaines mairies ont été informées mais au dernier moment qu'il s'agissait d'exercices de formation pour les pilotes de la Compagnie.
Le 14 août il y a eu une quarantaine de tours de pistes par l'AIRBUS A320 de la Compagnie CONDOR.

Des habitants ont été excédés par ces survols répétés au-dessus de leurs maisons et vous l'ont fait savoir. On peut supposer que de nombreux autres habitants de Duppigheim, Duttlenheim, Oberschaeffolsheim, Achenheim, Oberhausbergen, Wolfisheim et Eckbolsheim ont également subi ces nuisances à répétition mais ne se sont pas manifestés auprès de vous.

Ces vols en tour de piste à basse altitude constituent une gêne importante pour les habitants survolés qui ne comprennent pas le bien-fondé de ces tours de piste réalisés par des avions d'une compagnie étrangère qui n'a aucune activité sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

Pourquoi la Compagnie CONDOR vient-elle à Strasbourg-Entzheim pour y former ses pilotes ?
La Compagnie CONDOR n'obtient-elle pas les autorisations sur les aéroports allemands ?

Quel est l'intérêt pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim d'autoriser ces vols de formation à des compagnies étrangères telles que CONDOR ou TUY-FLY ?

Quel est le montant qui vous est versé par ces compagnies pour effectuer ces vols de formation de leurs pilotes ?

Voilà quelques-unes des questions que se posent les habitants qui subissent ces nuisances répétées.
Merci de bien vouloir y apporter vos réponses.

Mais l'important pour l'avenir est de ne plus accepter ce type de vols sauf lorsqu'il s'agit de compagnies exerçant une activité sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

Pour les autres compagnies, il serait judicieux de ne pas accepter ce type de vols.