



**Union Fédérale contre les Nuisances de
l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim
BP 9 Entzheim - 67841 TANNERIES CEDEX**

mai 2007

Lettre aux adhérents

Madame, Monsieur,

Depuis de nombreuses années, vous soutenez l'action de l'UFNASE et nous vous en remercions.

Avec votre aide, depuis 1996, nous avons obtenu pour l'essentiel :

- le retrait de DHL,
- la mise en place d'un protocole limitant les vols de nuit,
- le non allongement de la piste à l'occasion de sa réfection,
- la mise en place d'une charte de l'environnement,
- la mise en place d'un réseau de sonomètres et la diffusion des informations sur les mesures de bruit.

Pour notre 10^{ème} anniversaire au mois de septembre 2006, nous avons organisé un débat sur les nuisances subies par les riverains de l'aéroport. Votre présence nombreuse, la pertinence de vos interventions et la nature de vos préoccupations ont été le témoignage encourageant d'un réel soutien à l'action de l'UFNASE.

Malgré l'état stagnant du trafic et le calme relatif des nuits, les nuisances sonores et chimiques demeurent. L'une des causes des nuisances sonores est due au survol à basse altitude des habitations lors des approches à vue. Pour que ces approches à vue soient strictement encadrées, nous réclamons la finalisation et la mise en œuvre du code de bonne conduite pour lequel la direction de l'aéroport a largement dépassé les échéances.

Nous restons aussi particulièrement vigilants sur la qualité de l'air, sur le respect des engagements pris par la CCI, sur les perspectives de développement du trafic pour palier à la perte d'activité liée à l'arrivée du TGV, sur l'implantation de compagnies low-cost et sur la future privatisation de l'aéroport.

Nous ne baissons pas notre garde et nous maintenons le rythme de travail d'une réunion mensuelle des représentants des 15 associations ainsi que du bureau de l'UFNASE. Ensemble avec toutes les Associations, nous préparons nos interventions dans les commissions où nous siégeons et nos rencontres avec la CCI, Le Préfet, la direction de l'aéroport, les services de l'Aviation Civile et de l'ACNUSA*. Notre participation active aux réunions de l'UFCNA* et de l'UECNA* nous permet d'échanger nos expériences avec les riverains des autres aéroports et de coordonner nos actions sur le plan national et européen.

Le travail, entièrement bénévole, ne manque pas. Aussi, nous vous remercions pour votre fidélité et espérons pouvoir continuer à bénéficier de votre soutien car seule notre vigilance à tous nous permettra d'empêcher l'aboutissement de décisions contraires à l'intérêt général de préservation de notre cadre de vie.

Nous vous invitons à participer à notre **assemblée générale** qui se tiendra au :

**Foyer Culturel de Duttlenheim
Jeudi 14 juin 2007 à 20h15.**

Dans l'attente du plaisir de vous rencontrer, nous vous adressons nos meilleures salutations.

Les membres du Bureau et du Comité Directeur

* ACNUSA : Autorité nationale de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

* UFCNA : Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs

* UECNA : Union Européenne Contre les Nuisances des Aéronefs



**Union Fédérale contre les Nuisances de
l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim
BP 9 Entzheim - 67841 TANNERIES CEDEX**

A quand un Code de Bonne Conduite environnementale pour l'aéroport d'Entzheim ?

Depuis février 2004, la CCI et la Direction de l'aéroport se sont engagées à faire appliquer un code de bonne conduite environnementale par tous les usagers intervenants sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Un groupe de travail a été chargé d'engager des études et de proposer des actions pour limiter les nuisances sonores autour de l'aéroport.

Malgré nos demandes, la Direction de l'aéroport a toujours refusé de nous associer à ces travaux en prétextant que ces réunions « trop techniques » devaient être réservées aux « Professionnels » de l'aéronautique.

Le triste constat est que les travaux de ce groupe de travail n'ont abouti depuis 2004 à aucun résultat : il n'y a aucune réalisation concrète ni aucune avancée sur la limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée, sur une limitation des approches à vue, sur l'utilisation de procédures à moindre bruit, etc...

Par exemple, l'utilisation des inverseurs de poussée est particulièrement bruyante. Et pourtant, il serait possible aisément de donner des consignes aux pilotes pour qu'ils n'actionnent les inverseurs de poussée qu'en cas de réel danger.

Il en est de même pour les approches à vue au cours desquelles les avions sont à très basse altitude au-dessus des zones habitées..

Qu'est-ce qui empêche de demander aux pilotes de ne pas faire d'approches à vue ?

A l'évidence, force est de constater que les différents acteurs du transport aérien (gestionnaire de l'aéroport, compagnies, pilotes ou DGAC) n'ont toujours pas la volonté de réduire réellement les nuisances générées par le transport aérien.

Voilà pourquoi il est important que Nous Tous, Riverains de l'aéroport, nous continuons à faire entendre nos revendications pour que notre cadre de vie ne se dégrade pas d'avantage.

Le saviez-vous ?

Autour de l'aéroport d'Entzheim, sous les cônes de décollage et d'atterrissage des avions, il y a :

- 12 crèches/haltes garderies/jardins d'enfants,
- 44 écoles maternelles,
- 41 écoles primaires,
- 13 collèges,
- 6 lycées
- 5 hôpitaux,
- 4 maisons de soins/centres médico-sociaux,
- 10 maisons de retraite,
- 2 centres pour handicapés,
- 3 centres de formation et 1 résidence de vacances.

Cela fait des milliers d'enfants et de personnes souvent fragiles qui sont obligés de subir le bruit et la pollution générés par les avions.

AVIONS et TGV

La CCI et la Direction de l'aéroport sont très inquiets face à la mise en service du TGV-EST. Ils craignent une baisse importante de l'activité de l'aéroport notamment sur les liaisons avec Paris. C'est sans doute pour cela qu'ils n'ont jamais été des ardents défenseurs pour une réalisation immédiate de la liaison intégrale du TGV de Paris jusqu'à Strasbourg et de sa connexion avec l'ICE allemand qui faciliterait les accès avec Francfort et Munich.

Reste à voir dans quelle mesure, la baisse d'activité prévue pour l'aéroport va réellement se concrétiser.

Les liaisons avec Paris sont principalement utilisées par une clientèle d'affaires dont les billets sont payés par les entreprises.

Que fera cette clientèle d'affaires ? Utilisera-t-elle le TGV au lieu de l'avion ? Les entreprises imposeront-elles l'utilisation du TGV à leurs cadres et employés pour des raisons de moindres coûts ?

Il en sera sans doute ainsi pour les habitants de la région de Saverne qui auront la facilité de prendre le TGV à Saverne au lieu de se déplacer jusqu'à Entzheim. Idem pour ceux qui habitent à Strasbourg même. Mais tous les autres qui habitent à la périphérie de Strasbourg ou plus loin vers Erstein, Sélestat, Obernai, Barr, Molsheim, etc... se déplaceront-ils jusqu'à la gare centrale à Strasbourg ou préféreront-ils rejoindre Entzheim et y prendre l'avion ?

Le choix dépendra des horaires (train ou avion) et des temps de trajet depuis le domicile jusqu'au lieu d'arrivée.

Il vaut donc mieux attendre quelque temps avant de connaître réellement les impacts du TGV sur le trafic de l'aéroport.

Mais la CCI veut anticiper et voudrait développer de nouvelles liaisons low-cost et/ou charters avec des nouvelles destinations vers des villes européennes et du bassin méditerranéen.

L'UFNASE ne s'est jamais opposé à l'existence de l'aéroport et admet qu'en attendant la réalisation d'un réseau de TGV européen, cet aéroport est utile à Strasbourg pour développer les liaisons avec les villes et capitales européennes **à condition que les nouvelles liaisons respectent le protocole d'accord sur les vols de nuit et à condition que ces liaisons ne bénéficient pas de financements publics de complaisance de la part des collectivités locales.**

Dans les prochaines semaines et mois, nous serons particulièrement attentifs pour éviter que la Direction de l'aéroport utilise l'argument de la mise en service du TGV-EST pour obtenir en compensation des financements publics.

A notre sens, il n'y a aucune raison d'engager de nouvelles dépenses publiques pour agrandir l'aéroport ou augmenter ses capacités.

Mesurons d'abord les apports et les impacts du TGV-EST et investissons en priorité pour développer et améliorer le transport ferroviaire.