



Union Fédérale contre les Nuisances de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim

BP 155 - 67834 TANNERIES CEDEX

Mai 2008

Lettre aux adhérents

Madame, Monsieur, Cher membre

Grâce au soutien de chacun d'entre vous, sans lequel nos actions n'auraient pas eu le poids suffisant ni les mêmes aboutissements, l'UFNASE a maintenu et même renforcé son action auprès des instances de l'aéroport.

Les représentants de vos associations suivent l'évolution de la situation actuelle de l'aéroport. Chaque mois, au comité directeur les débats destinés à améliorer la cohabitation avec l'aéroport ont lieu avec le sens des responsabilités et dans un esprit citoyen.

L'UFNASE a mené récemment différentes activités parmi lesquelles :

- L'audience à la Préfecture, représentée par son secrétaire général.
- L'intervention dans le cadre de l'enquête publique relative au plan de protection de l'atmosphère de la Communauté Urbaine de Strasbourg.
- La rencontre informative et le débat avec l'Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution atmosphérique en Alsace (ASPA).
- La réunion avec la CCE.
- La rencontre et le débat avec un pilote de ligne.

La rencontre avec l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) et l'évocation des questions suivantes :

- L'investissement dans la phase 2 du TGV Est européen avant la poursuite du développement de l'aéroport.
- La demande de deux réunions par an de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) et la publication des comptes rendus de séances.
- La communication des spécialistes sur les inverseurs de poussée.
- L'information sur l'étude menée pour le développement futur de l'aéroport.

Suite au procès intenté par l'UFNASE contre la CUS, nous rappelons le désaveu récent par le Tribunal Administratif de la subvention de 420 000€ destinée à la CCI pour la création de la liaison à bas coût de Ryanair entre Strasbourg et Londres.

Mais tous les dossiers sur lesquels nous progressons et tous les résultats positifs acquis ces dernières années ne doivent pas nous faire perdre de vue que tous les problèmes ne sont pas résolus.

L'aéroport de Strasbourg rencontre aujourd'hui des difficultés.

En 2007, la mise en service du TGV-Est a fait chuter le trafic passager annuel de l'aéroport à 1,7 million contre 2 millions pour 2006. Cette baisse, si elle se poursuivait, serait, paraît-il, de nature à mettre en cause l'équilibre financier de l'aéroport et l'avenir de certains emplois. Cette perspective a fait récemment l'objet de nombreux commentaires et ce particulièrement durant la campagne des élections municipales

Diverses « solutions » ont été évoquées, et de là à envisager des vols de nuit il n'y a pas loin !

- Le développement d'activités alternatives
- La réduction des taxes d'aéroport
- L'installation d'une compagnie à bas coût
- L'allongement de la piste pour développer des vols long courriers.

Allonger la piste à 3000 m pour compenser la perte du trafic passagers ? Une illusion !

En 2007, trois lignes européennes au départ de Strasbourg ont été fermées par manque de passagers.

Face à la concurrence des aéroports régionaux et malgré des subventions pour certaines destinations, la CCI et la Direction de l'aéroport ont été dans l'incapacité de développer ou de maintenir de nouvelles

lignes à Strasbourg. Si on ne peut pas remplir des avions pour Vienne, Munich ou Budapest, à plus forte raison on ne les remplira pas pour Los Angeles ou Sao Paulo. Bien sûr, il pourrait y avoir quelques vols vacances vers des îles lointaines, mais ces vols existent déjà au départ de Francfort, Roissy ou Mulhouse.

La CUS a fait réaliser un audit pour analyser les possibilités de développement de l'aéroport, mais malgré des demandes réitérées l'UFNASE n'a pas pu en obtenir les conclusions.

En France, à l'exception de Nice, aucun aéroport de province n'a jamais réussi à mettre en place des liaisons long-courrier. Lyon, deuxième ville française dont la zone de chalandise est trois fois plus importante que celle à Strasbourg, s'y est essayé sur New-York. La ligne n'a tenu que six mois !

Le projet d'allongement de la piste repose sur l'Avant Projet Plan de Masse de 1998 qui prévoyait pour 2006 la présence du TGV et plus de trois millions de passagers, soit le double du trafic réel d'aujourd'hui. En fait à Strasbourg-Entzheim, c'est la demande de transport aérien qui fait défaut

Rappelons-nous aussi que la piste actuelle de 2400 mètres comporte en plus deux prolongements d'arrêt de 300 mètres à chaque extrémité. Et cette piste a été refaite à neuf en l'an 2000 pour un coût de 33,5 millions d'euro (220 millions de francs). L'allonger à 3000 mètres maintenant reviendrait à casser ces prolongements, ce qui serait un énorme gaspillage d'argent public, sans parler du coût de l'allongement lui-même. Cet argent sera plus utile à la réalisation de la seconde phase du TGV-Est.

Déjà en l'an 2000, l'UFNASE était intervenue au moment de la réfection de la piste. Le préfet nous avait répondu (cf. compte-rendu officiel de la Commission de l'Environnement du 12/9/2000) : « ... cette réfection est à l'identique quant à la longueur de la piste. Concernant les garanties et les conséquences d'un allongement, ce sera l'objet des études correspondantes après qu'une décision expresse soit prise, ce projet nécessitant une enquête publique ».

Croire que les vols long-courriers vont sauver la plate-forme est un leurre. Pour l'UFNASE, il apparaît comme inutile d'engager encore davantage d'argent public dans des projets coûteux et générateurs de nuisances, dont les hypothétiques résultats, qui sont plus qu'improbables, ne répondront pas à l'inquiétude légitime des salariés de l'aéroport quant à la pérennité de leurs emplois.

Nous vous informerons prochainement de l'évolution de l'actualité de l'aéroport et nous vous remercions pour votre soutien.

Francis ROHMER
Président
Et le Comité Directeur de l'UFNASE