



UNION FEDERALE CONTRE LES NUISANCES DE L'AEROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM

Association agréée dans les domaines de la protection de la nature,
de l'environnement et du cadre de vie

BP 155 67834 TANNERIES CEDEX - Ufnase@aol.com

Juin 2010

Lettre aux adhérents

Madame, Monsieur,

L'assemblée générale annuelle de l'UFNASE s'est tenue le 23 avril dernier ; elle a donné l'occasion à Francis Rohmer, son Président depuis dix ans, de féliciter les associations des villages pour leur persévérance et de remercier leurs membres pour leur fidélité, précisant que par cette stabilité, que l'on retrouve aussi au sein du comité directeur et du bureau de l'UFNASE, nous sommes reconnus comme interlocuteurs compétents et cohérents.

Ce fut aussi l'occasion pour le Président de rendre hommage au Dr. François Scheffer, décédé en février de cette année. Cofondateur de l'UFNASE en 1996, Président de l'association des riverains de Hangenbieten, le Dr. François Scheffer était membre du bureau de l'UFNASE et siégeait à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport parmi les représentants des riverains de nos associations. En plus de sa compétence de médecin et sa clairvoyance, nous l'avons apprécié pour sa sagesse et son humanisme avec lesquels il a su amener les débats au niveau des enjeux réels, dénonçant la démesure et la cupidité et revendiquant la qualité de vie et le respect de chacun. Cette assemblée générale lui a été dédiée.

Dans le rapport d'activité le Président a rappelé que l'UFNASE a toujours admis la nécessité pour Strasbourg et sa région de disposer d'un aéroport, mais qu'elle n'accepterait pas que l'on y fasse n'importe quoi dans le seul but de créer du trafic aérien.

Aujourd'hui l'aéroport est face à des réalités que l'UFNASE souligne depuis 1996. Géographiquement enclavé, en concurrence avec des aéroports internationaux proches et avec le TGV dont les réseaux se développent, le trafic de 2009 de 1,1 million de passagers est plus proche du réel potentiel de cet aéroport que les 3,5 millions des passagers que la CCI annonçait il y a peu d'années encore. Le lobbying de la CCI a certainement été à l'origine de l'avis émis en 2009 par le Conseil Economique et Social d'Alsace. Dans ce rapport les axes de développement possibles du trafic de l'aéroport évoquent entre autre un assouplissement du protocole d'accord sur les vols de nuit et un allongement de la piste. F. Rohmer a rappelé notre intransigeance sur nos revendications de base qui sont : « pas de remise en cause du protocole sur les vols de nuit » et « pas d'allongement de la piste ».

La Société d'Exploitation Aéroportuaire (SEA) en cours de création et future gestionnaire de cet aéroport est notre actuelle source d'inquiétude. Bien que créée pour déjouer l'obligation d'une mise en concurrence internationale « sauvage » des concessions aéroportuaires françaises, cette société pourrait, du fait de son statut de droit privé et sous la pression des actionnaires en quête de résultats, entamer les acquis des riverains.

M. BIGOT, Pdt. de la CUS et M. RICHERT, Pdt. du Conseil Régional d'Alsace, que nous avons interpellés lors des dernières élections régionales, reconnaissent implicitement qu'il n'y a actuellement pas lieu de remettre en cause le protocole sur les vols de nuit et qu'un allongement de la piste ne se justifie pas.

Afin d'écarter toute menace de dérive pour l'avenir, L'UFNASE demandera aux diverses instances compétentes d'intégrer le protocole d'accord sur les vols de nuit dans le cahier de charge de cette SEA. L'occasion sera ainsi offerte aux responsables économiques et politiques de confirmer leurs engagements de 1996 lorsqu'ils ont empêché DHL de s'installer, de 1998 lorsqu'ils ont instauré le Protocole et de 2005 lorsqu'ils ont inscrit le Protocole dans la Charte de l'Environnement de l'aéroport.

M. le Maire Adrien BERTHIER de Duppigheim, où s'est tenue l'AG, s'est félicité de l'existence d'une force telle que l'UFNASE face aux acteurs économiquement intéressés par l'activité de cet aéroport. Il a ajouté que ce n'est pas le lobbying de l'association qui mène l'aéroport à la faillite, mais bien le manque de vision prospective des responsables et les mauvais choix politiques du passé, en concluant que si l'activité aéroportuaire est un mal nécessaire en termes d'image pour la ville de Strasbourg, cela ne doit pas pour autant se traduire en nuisances fortes et contraignantes pour les riverains.

Parole de Volcan : « fumer nuit gravement au transport aérien ».

Eyjafjallajökull, un volcan islandais au nom imprononçable sème une grosse pagaille dans un monde trop bien réglé. L'activité aérienne s'arrête et le dimanche 18 avril le ciel est d'un bleu unique, sans une zébrure blanche de passage d'avions. Le riverains de grands aéroports sont étonnés du silence et installent de nouveau leur salon de jardin.

Le nuage de cendres nous aura rappelé la vanité de la maîtrise totale : des limites existent à nos folles entreprises qui voudraient ne pas tenir compte des éléments naturels. Toutes les sociétés liées de façon ou d'autre au trafic aérien vont en subir les conséquences économiques.

La question de la nécessité de faire voler les poires du Chili jusqu'à nos étals, de faire fabriquer à prix cassé et conditions sociales déplorable les objets qui comblent de bonheur nos vies, de vouloir faire voyager à coût cassé et prétexte futile est posée avec cette nouvelle donnée : nous ne sommes pas les maîtres du monde.

Un volcan qui s'ébranle vient de nous le rappeler.

Rencontre avec le nouveau directeur de l'aéroport.

M. Dubus, nouveau Directeur, nous accueille d'une formule rassurante : « Il faut préserver ce qui a été établi ». Donc le Protocole sur les vols de nuit. Il connaît l'histoire de l'aéroport de Strasbourg, ce qui nous permet de lui dire que nous tenons au respect de ce protocole comme à la prune de nos yeux et que nous ne voulons pas de piste à 3000 mètres.

On en arrive à la Société d'Exploitation Aéroportuaire (SEA). Le Directeur considère qu'une association Etat-Collectivités locales est une bonne chose. Il travaille au projet de développement de l'aéroport. Il souhaite établir « un relai de croissance » pour combler le désistement progressif d'Air France et mettre en ligne des avions de plus gros module.

Et l'intrusion du secteur privé dans cette SEA ? « Une plate forme vide n'intéresse pas les investisseurs. Ce qu'il leur faut, c'est des avions. Pour faire de l'argent ».

Qu'en est-il de la prochaine Charte de l'Environnement ? « D'abord, savoir où on va. Mettre en place une stratégie de développement ». La prochaine charte pourrait prendre la forme d'un engagement de la nouvelle SEA et de ses actionnaires, sur la politique environnementale.

Rien n'est définitivement arrêté : « c'est l'inconvénient de se rencontrer trop tôt ». Néanmoins, « sa porte est toujours ouverte ». On saura donc où frapper ! Nous avons trouvé un homme jeune, dynamique, dont l'ambition première est de développer l'aéroport.

L'ACNUSA et la qualité de l'air.

Le rapport d'activité de l'ACNUSA vient de sortir. Il fait une assez large place à l'extension des compétences de l'ACNUSA à la qualité de l'air. Le texte devrait être adopté par le Parlement avant l'automne 2010.

Pour l'heure, le rapport fait un premier constat. « Lors des ses réunions sur les aéroports, l'Autorité a pu mesurer à quel point la pollution de l'air et l'impact sanitaire des émissions atmosphériques deviennent des préoccupations majeures pour les riverains d'aéroport ».

Bien vu ! Et maintenant, qu'est ce qu'on fait ? Voici les projets de l'ACNUSA :

« L'Autorité, dans ce nouveau champ de compétences, aura les mêmes exigences que pour les nuisances sonores. Elle garantira la fiabilité des données, l'homogénéité des indicateurs, favorisera les études et recherches et encouragera les équipements, les procédures opérationnelles et les pratiques les moins polluants ».

L'ACNUSA a noté aussi « combien les particules, plus particulièrement les ultra fines sont aujourd'hui au cœur des recherches ».

Il reste à espérer que l'ACNUSA après le vote de la loi, exige sur tous les grands aéroports la mesure des particules de taille inférieure à 2,5µm, comme nous le demandons à Entzheim depuis quelques années.

SYMBIOSE.

Nous disposons du rapport annuel 2009 du Système de Mesure du Bruit, d'Information et d'Observation de Strasbourg-Entzheim (Symbiose).

- Le nombre des évènements bruit (plus de 15 secondes à plus de 60 Décibels) est en baisse de 2 à 3 fois depuis 2003 et de 15% pour cette dernière année. La raison principale en est la baisse de trafic, encore de 14% pour cette année.

-Le type des avions utilisés explique aussi cette évolution : nombreux sont les appareils petits porteurs. La capacité d'emport de 57% des avions est inférieure à 50 sièges et 16% seulement supérieure à 100 sièges.

-Les vols de nuit (entre 22h et 6h) représentent 2 à 4% des évènements bruits enregistrés par les stations de mesure et un seul évènement bruit, dépassant 85 décibels la nuit, est recensé pour toute l'année, grâce « aux efforts portés sur l'utilisation des inverseurs de poussée à l'atterrissage ».

-En 2009, 21 demandes de riverains ont été adressées à l'aéroport pour aide à l'insonorisation. Toutes ont été déboutées, ne remplissant pas les critères d'éligibilité.

-Les demandes/plaintes relatives à un vol particulier ont baissé (13 en 2008, 8 en 2009). Les réclamations servent d'indicateur au service Environnement de l'aéroport. N'hésitez donc pas à vous plaindre chaque fois que vous êtes gênés.

Le trafic.

En 2009, 4 vols n'ont pas respecté le protocole d'accord sur les vols de nuit. Un rappel a été fait systématiquement aux compagnies.

Premier trimestre 2010 : trafic en baisse

Mois	2009	2010	Ecart
Janvier	2 781	2 431	-350
Février	2 670	2 561	-109
Mars	3 473	3 389	-84
Total trimestriel	8 924	8 381	-543
Avril	3 478	2 836	-642

Trafic général

	2005	2006	2007	2008	2009
Mouvements IFR (aux instruments)	40 296	41 677	38 903	35 617	29 956
Mouvements VFR (aviation légère)	5 861	6 390	7 103	7 785	7 442
Total	46 157	48 067	46 006	42 402	37 398

L'aéroport veut remonter le nombre annuel de ses passagers à 1 300 000 par la mise en place de vols charters. Restons vigilants quant aux horaires de ces vols et des bruits qu'ils génèrent.

Le trafic actuel n'est générateur que de peu de nuisances et le devenir de l'aéroport serait peut-être plutôt d'ordre à inquiéter certains parmi nous, comme utilisateur ou professionnellement. Pourtant nous sommes plus nombreux en 2009 qu'en 2008, près de mille adhérents autour de l'aéroport à porter nos revendications pour préparer une coexistence paisible pour demain.

Francis Rohmer
Président de l'UFNASE