



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

BP 155 – 67 834 TANNERIES CEDEX - Ufnase@aol.com

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

Novembre 2013

Lettre d'information

L'aéroport retrouve de la croissance...

La diminution des taxes et des redevances payables par les compagnies aériennes, grâce aux subventions accordées à l'aéroport de Strasbourg Entzheim par nos collectivités locales s'est traduite par une augmentation de l'offre des destinations, essentiellement en low cost, et par une progression du nombre de passagers d'environ 5% par rapport à 2012.

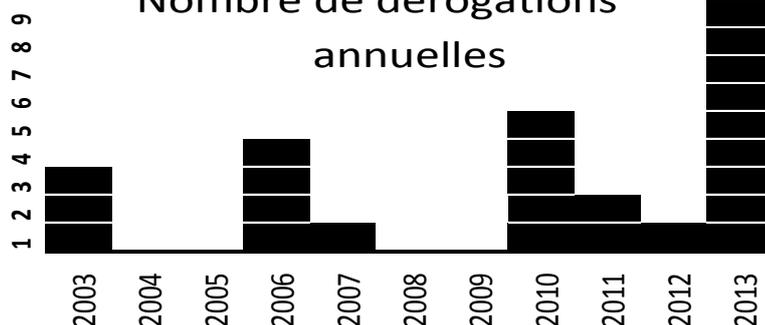
En progression de juin 2012 à mai 2013 avec un pic en mars, le trafic a marqué une légère érosion cet été de juin à août. Le nombre de 1,25 millions passagers sera probablement atteint en fin 2013. L'objectif visé à moyen terme est de 2 millions de passagers par an.

... et les riverains des nuisances

Cette progression a entraîné une forte augmentation du nombre des vols tardifs. Ainsi, les mouvements d'avions entre 23h00 et minuit ont augmenté de 50% et ceux entre 23h30 et 0h30 ont été multipliés par six dans cette même période 2012/2013.

Et le Protocole d'Accord sur les vols de nuit est sérieusement remis en cause. A fin août 9 dérogations ont été accordées entre 0h30 et 5h00 pour des vols commerciaux.

Nombre de dérogations annuelles



Des dérogations au bénéfice de tous (... sauf des riverains bien entendu)

L'UFNASE constate une véritable entorse au Protocole d'Accord sur les vols de nuit, et pour le nombre de dérogations accordées, et pour l'absence d'informations et de consultations préalables aux dérogations accordées.

Le Directeur de l'aéroport nous a accordé une entrevue le 21 octobre pour nous fournir des explications :

- *Des compagnies low-cost comme VOLOTEA opèrent un circuit en boucle avec plusieurs escales. Les retards sur les étapes du parcours se cumulent et peuvent occasionner des retards importants sur les horaires programmés. Refuser la dérogation serait interrompre ce circuit et devoir annuler les vols sur les escales suivantes.*
- *Des compagnies comme HOP, filiale low-cost d'Air France, font des allers-retours entre une ville et Strasbourg. Elles travaillent en flux tendu et n'ont plus d'avion de réserve. En cas d'incident technique les voyageurs peuvent attendre durant des heures la réparation de l'appareil et atterrir finalement dans la plage de fermeture de nuit. Annuler le retour pourrait provoquer des révoltes chez les passagers, des dérogations ont donc été accordées pour raisons de sécurité.*
- *Autre justification : le retour de nos joueurs de foot du Racing après un match en Corse était impératif pour éviter le surcoût d'un hébergement en hôtel. La dérogation a donc été octroyée.*

Le directeur de l'aéroport nous a informés ce même jour qu'il souhaitait un quota annuel plafonné de dérogations pour pallier aux « aléas » cités ci-dessus. Nous avons répondu que l'UFNASE était opposée à toute modification du Protocole d'Accord qui définit clairement les règles applicables aux dérogations et qu'il appartient à la Direction de l'aéroport et à la Direction de l'Aviation civile de les faire respecter.

ET PUISQU'UNE MAUVAISE NOUVELLE ARRIVE RAREMENT SEULE

Le renouvellement de l'agrément préfectoral, agrément que l'UFNASE avait obtenu en mars 2002 comme association de protection de l'environnement, de la nature et du cadre de vie, vient de nous être refusé.

Le Secrétaire de la Préfecture en charge du dossier qui a reçu notre délégation a justifié ce refus aux motifs suivants :

- le Ministère demande de revoir le bien-fondé des agréments conformément aux nouveaux textes
- l'objet principal de l'UFNASE serait la défense des riverains et non celui de l'environnement
- notre périmètre d'action est trop restreint

Que faisons-nous donc à l'UFNASE depuis 1996 ? La délégation de l'UFNASE n'a eu aucun mal à démontrer, depuis la rédaction du Livre Blanc en 1996 jusqu'à aujourd'hui, toutes les propositions qu'elle a formulées pour la protection de l'environnement et toutes les actions qui en ont découlées.

Un argumentaire qui a quelque peu ébranlé nos interlocuteurs. Le Secrétaire Général de la Préfecture nous a proposé de faire une demande en recours gracieux. De son côté il vérifiera si les associations de riverains des grands aéroports français sont agréées ou non.

Il ne semble faire aucun de doute que le but de cette opération est d'affaiblir la position de notre association.

Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport du 24 octobre

A la lecture de l'ordre du jour, l'UFNASE a d'entrée de jeu fait remarquer la disparition du point « actualités » prévu initialement. Ce point était sans doute trop brûlant vu le nombre abusif de dérogations accordées récemment.

Mais l'UFNASE a provoqué le débat en pointant avec véhémence le silence sous lequel les nombreuses dérogations ont été accordées, chacune d'elles constituant à ses yeux une infraction au Protocole d'Accord sur les vols de nuit. L'UFNASE a exigé d'être informée des demandes de dérogations et si possible consultée avant qu'elles ne soient accordées comme ce fut la pratique avant la création de la Société d'Exploitation de l'Aéroport (SEA). Des exigences qui ne semblent pas être du goût de tous mais les procédures devraient être rediscutées.

Le Directeur de l'Aviation Civile a rappelé que de nombreuses demandes sont toutefois refusées, qu'une compagnie systématiquement en retard se verrait opposer un refus, tout comme une demande de dernière minute d'un VIP quelconque (sauf un certain Johnny H. auquel une dérogation a été accordée en 2012). La direction de l'aéroport quant à elle affirme qu'il ne s'agit que d'un phénomène ponctuel qui ne traduit en rien une tendance.

A l'UFNASE le scepticisme subsiste plus que jamais. Afin d'améliorer la rentabilité de l'aéroport, le rapport CATRAM de 2006 suggérait déjà un assouplissement des plages de fermetures nocturnes pour favoriser l'arrivée de compagnies low cost et de vols charters et ethniques... Affaire à suivre de près !

Aviation de plaisance rime aussi avec nuisance

Lors de cette CCE, et à l'initiative des maires, des mesures pour l'encadrement de l'aviation légère ont été présentées : pas de survol des villages ; équipement des avions en silencieux ; limitation des vols de nuit. Ces mesures seront traduites dans la Charte de l'Environnement et ces vols VFR apparaîtront dans le bulletin Symbiose (consultable sur le site de l'aéroport).

L'UFNASE soumettra ses propres revendications, notamment pour les vols le dimanche et les vols d'entraînement.

Notre vigilance est attisée par une évolution de trafic que nous redoutons dès la création de la SEA. Nous comptons sur votre précieux soutien pour nous opposer à toute dérive sur le trafic nocturne.

Christophe MICHEL
Président de l'UFNASE