



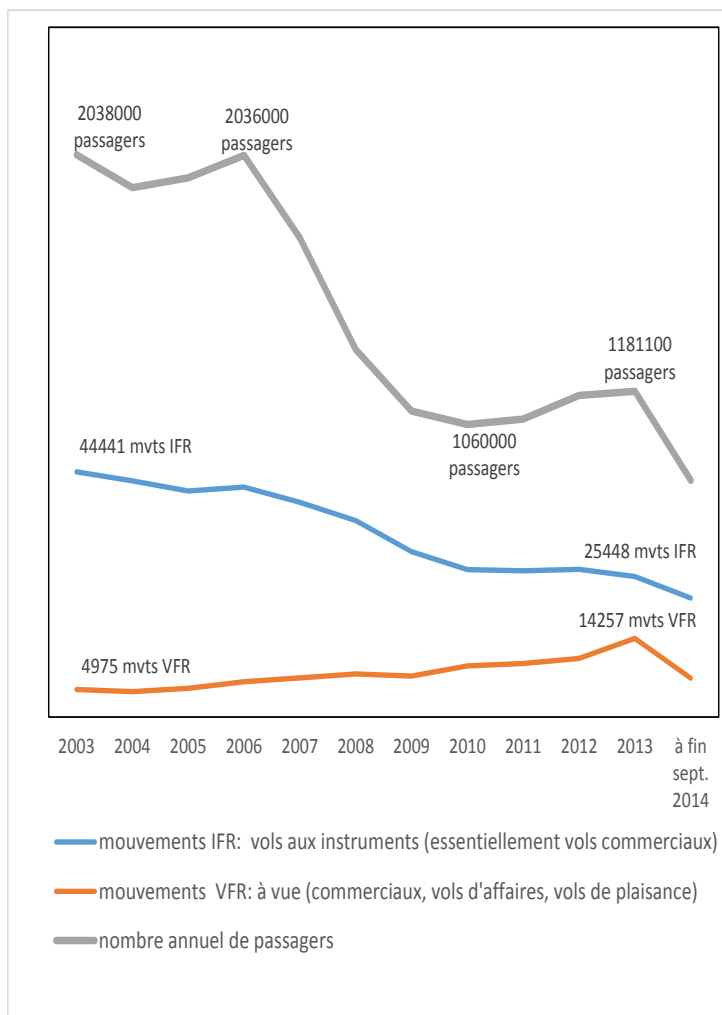
Association agréée dans les domaines de la protection de la nature et de l'environnement et du cadre de vie

Lettre aux adhérents

Décembre 2014

Evolution du trafic de l'aéroport de Strasbourg Entzheim.

La suppression progressive par Air France des liaisons vers Paris suite à l'impact du TGV Est en 2007 contraint l'aéroport de Strasbourg Entzheim à rechercher de nouvelles destinations et de nouvelles compagnies aériennes.



Bénéficiant aujourd'hui des taxes les plus faibles en France métropolitaine grâce à des subventions allouées par les Collectivités locales, la CUS et la CCI, l'aéroport a su se rendre attractif auprès des opérateurs à bas coût et charters et aura dorénavant une compagnie basée à Entzheim : VOLOTEA.

L'aéroport propose actuellement 24 lignes directes en Europe et vers le Maghreb, dont huit capitales ainsi que deux vols charters qui sont plus nombreux en période estivale. Les vols d'aviation légère se développent eux aussi. Malgré l'argent du contribuable, le trafic passagers de l'aéroport ne décolle pas, avec à fin septembre 2014 à peine 860 000 passagers.

La mutation du trafic vers des compagnies low-cost et des vols charters développe une activité en marge des horaires de fermeture de nuit et provoque l'accroissement des dérogations aux vols de nuit, 9 en 2013 et déjà 9 en 2014. Ce constat a fait réagir l'UFNASE auprès de la Direction de l'aéroport et en CCE (Commission consultative de l'Environnement).

Les aspects positifs pour les riverains sont la suppression du vol postal nocturne depuis fin 2013, soient de 220 à 330 mouvements nocturnes annuels en moins, et l'annonce par VOLOTEA de l'acquisition d'un avion de réserve pour éviter des retards durant la période de fermeture nocturne.

Survois de Mirages : un bruit intolérable

Aux mois de juillet et d'août plusieurs avions militaires en survol à très basse altitude ont provoqué des événements très bruyants au-dessus des localités voisines de l'aéroport. Les niveaux de bruit ont atteint 103 décibels. Altitude recensée pour l'un d'eux : 320 m ! Des niveaux sonores inadmissibles qui relèvent du trouble à l'ordre public.



L'un des responsables de notre association a dénoncé le survol en rase-mottes d'Entzheim le 8 juillet à 22h00... l'heure où les enfants dorment ! Ailleurs, près de Sélestat, ce sont des vitres brisées, des gens choqués, d'autres terrorisés qui témoignent de la violence du bruit lors du franchissement du mur du son le 11 septembre à 21h15.

L'Alsace est l'une des régions de France la plus densément peuplée. Cette région ne peut pas être transformée en champ de manœuvre de l'aviation militaire. Nous voulons que cessent ces survols intempestifs, les vols en rase-mottes et les franchissements du mur du son. C'est ce que l'UFNASE a défendu lors de la rencontre avec le nouveau Directeur de l'Aviation Civile et lors de la Commission consultative de l'Environnement du 7 octobre.



Le Directeur de l'Aviation Civile nous a indiqué vouloir attendre la nomination d'un responsable sécurité qu'il souhaitait associer aux discussions avec les autorités militaires lors d'une rencontre prévue en début 2015. Le secrétaire Général de la Préfecture nous a affirmé lors de la CCE avoir entendu notre message. **Affaire à suivre...**



Un code de bonne conduite pour l'aviation légère de plaisance.

Suite à plusieurs interventions de l'UFNASE et avec l'appui de Maires des villages riverains, l'aéroport a entrepris courant 2013 une démarche auprès des 3 aéroclubs évoluant sur l'aéroport d'Entzheim, avec au total 7 appareils, pour la réduction de leurs nuisances sonores.

De la concertation entre aéroclubs, élus locaux, riverains et direction de l'aéroport, résulte la création d'un code de bonne conduite qui sera intégré à la Charte de l'Environnement et dans lequel les aéroclubs s'engagent :

- **Respect strict des circuits établis afin de ne survoler aucun village**
- **Arrêt de la promotion pour les vols d'instruction de nuit, notamment auprès des aéroclubs non basés à Entzheim pour la formation de leurs pilotes aux vols de nuit**
- **Arrêt à 21h30 de tous les vols d'instruction en tour de piste**
- **Equiper des appareils de formation avec des silencieux d'échappement.**

L'Aéroport s'engage sur des mesures complémentaires de transparence et d'encadrement des vols d'instruction :

- **Un suivi du strict respect des circuits et des engagements des aéroclubs ;**
- **L'intégration dans le bulletin mensuel SYMBIOSE des données bruit concernant les appareils VFR**
- **Une non-incitation tarifaire aux mouvements VFR liés à la formation aéronautique.**

En complément de la charte élaborée par l'aéroport, l'UFNASE aurait souhaité des engagements plus forts de l'aéroport pour le respect des riverains qui cherchent un peu de calme et de repos sur leur lieu de résidence après leur semaine de travail, à savoir :

- **Interdiction de tous les vols d'aviation légère après 21h30.**
- **Remplacement des hélices qui peuvent être la cause de fortes nuisances sonores**
- **Définition de plages horaires d'interdiction des vols d'entraînement en tours de piste les week-ends**
- **Interdiction de voler le week-end et d'effectuer des tours de piste pour les avions les plus bruyants**
- **Restriction à l'entraînement aux avions d'autres aéroclubs**
- **Application de sanctions ou interdiction de vol aux contrevenants**

Le Directeur de l'aéroport s'est engagé en CCE à organiser en début d'année 2015 une rencontre avec les responsables des aéroclubs afin de définir des engagements pour réduire la gêne subie par les riverains. Aujourd'hui, il subsiste 1 avion d'aéroclub non équipé d'un silencieux. La charte prévoit que tous les avions soient en conformité pour fin 2014 au plus tard.

Encore une affaire à suivre ...

Commission Consultative de l'environnement (CCE) du 7 octobre 2014

La Commission Consultative de l'Environnement comprend 3 Collèges de 9 membres titulaires et 9 suppléants chacun :

1. Collectivités (représentants de la Région, du Département, de la CUS et des communes concernées par le bruit)
2. Professions Aéronautiques (représentants des personnels, compagnies et des usagers de l'aéroport de l'Aéroport)
3. Associations de protection de l'environnement et de riverains (4 sièges pour l'UFNASE)

L'UFNASE est intervenue sur les divers points à l'ordre du jour de la Commission Consultative de l'Environnement :

1. **Bilan d'activités de l'aéroport**
2. **Rapport environnement 2013**
3. **Suivi des dérogations aux vols de nuit**
4. **Aviation générale**
5. **Aviation de loisirs**
6. **Survols militaires**

Il est à noter l'absence de nombreux maires et représentants des collectivités territoriales, notamment des maires des communes les plus proches de l'aéroport, hormis le maire de Hangenbieten. Aucun des maires et élus présents n'est intervenu au cours de la séance. Les associations et particulièrement L'UFNASE ont été comme à l'accoutumé les seuls interlocuteurs face aux représentants de l'état, dont M. RIGUET Secrétaire Général de la Préfecture et M. MARTY nouveau Directeur de l'Aviation Civile Nord-Est, et de l'aéroport, M. DUBUS Directeur de la Société d'Exploitation de l'Aéroport. Durant cette réunion non précipitée de 2h30, les échanges ont été courtois et constructifs grâce notamment au respect témoigné par le Secrétaire Général de la Préfecture qui la présidait.

Revenons sur des points essentiels que nous n'avons pas traités dans les articles relatifs à l'évolution du trafic, à l'aviation légère et aux survols militaires.

- **Rapport Environnement 2013** (<http://www.strasbourg.aeroport.fr/environnement>)

Le rapport Environnement 2013 fait état d'un taux de réalisation de 95% des actions inscrites à la charte Environnement 2011-2015 mais en y regardant de plus près, on s'aperçoit que la Direction de l'aéroport considère certaines actions comme réalisées alors que très peu de résultats concrets ont été obtenus.

Il en est par exemple ainsi de l'étude sur les émissions gazeuses par types d'avions, de même que sur l'amélioration de la performance énergétique du site ou de la mise en place de bornes de rechargement pour les véhicules électriques des passagers et du personnel de l'aéroport. Très souvent, les actions se limitent à une étude sommaire du sujet mais sans déboucher sur des réalisations concrètes. Ainsi, sur les 5 parkings « passagers » et les 2 parkings « personnels », il n'existe à ce jour aucune borne de rechargement pour les voitures électriques des passagers ou du personnel de l'aéroport. Pourtant, l'action 7 intitulée « mise en place de bornes électriques ... » est considérée comme « réalisée » par la Direction de l'aéroport !

Nous reconnaissons quand même les efforts réalisés par l'aéroport en matière d'environnement depuis le début des années 2000 grâce à l'existence des chartes de l'Environnement successives.

Un des exemples d'avancée obtenue est le système de gestion et de rejet des eaux pluviales et usées sur l'ensemble du site de l'aéroport. Un technicien de la Lyonnaise des Eaux, gestionnaire du système, nous a présenté dans le détail le système d'analyse et de suivi des eaux rejetées dans le Bras d'Altorf. Même si le risque zéro n'existe pas, ce système est très sécurisant et devrait, sauf précipitations catastrophiques soutenues, éviter toute pollution accidentelle.

- **Un nouveau circuit d'information a été mis en place depuis le printemps 2014** pour les dérogations accordées par l'aéroport. L'UFNASE est désormais informée sous 48 heures par un mail consécutif à chaque dérogation, précisant les paramètres du vol et la raison ayant conduit à accorder la dérogation. Cette procédure existait déjà par le passé mais n'était plus appliquée par l'aéroport depuis quelques années. Notre « coup de gueule » de fin 2013 n'a pas été inutile.

- **L'augmentation massive des dérogations aux vols de nuit depuis 2013** semble due pour l'essentiel à des retards accumulés en cours de journée par certains avions sur les rotations qu'ils effectuent sur plusieurs aéroports. Il s'agit d'avions basés qui effectuent des liaisons entre plusieurs villes en journée et reviennent obligatoirement le soir sur leur aéroport de départ. Dès qu'un retard survient sur l'un des vols, celui-ci se répercute sur les étapes suivantes et en fin de journée l'avion revient à son point de départ avec les retards accumulés et quel que soit l'horaire.

La compagnie à bas coûts VOLOTEA, prévoit de baser 2 avions à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim à partir d'avril 2015. Nous nous sommes inquiétés des conséquences sur le retour de nuit à Entzheim de vols retardés. Le Directeur de l'aéroport nous a assuré que VOLOTEA disposerait à Strasbourg-Entzheim d'un avion de secours. **A suivre de près ...**

o **Vols nocturnes et suivi des dérogations en 2013**

Protocole d'accord sur les vols de nuits de 1998				
23h00	23h30	24h00	0h30	6h00
Décollages autorisés	de tolérance pour retards aux vols programmés	Autorisé aux vols sanitaires, aux vols d'Etat et aux détournements de destination pour raison climatiques		
Atterrissages autorisés		de tolérance pour retards aux vols programmés	Interdit aux vols commerciaux (sauf dérogations accordées)	

En 2013, les vols nocturnes entre 23h et 6h sont sensiblement plus nombreux qu'en 2012 avec 503 mouvements.

Par rapport aux horaires définis dans le protocole d'accord de 1998 qui règlemente les vols de nuit sur l'aéroport d'Entzheim, il est à noter qu'en 2013 il y a eu :

- 9 dérogations (1 seule en 2012)
- 25 mouvements durant la ½ de tolérance en cas de retard (3 en 2012)
- 74 mouvements ayant respecté les horaires du protocole d'accord (55 en 2012)
- Au total 504 mouvements entre 23h et 6h (450 en 2012).

La Charte de l'Environnement (<http://www.strasbourg.aeroport.fr/environnement>)

Ce document élaboré pour des périodes de cinq ans rappelle la situation environnementale de l'aéroport et définit des objectifs et les moyens à déployer afin de lutter contre les pollutions et les nuisances générées par l'activité aéroportuaire. Trois Chartes de l'Environnement successives ont déjà été établies de 2000 à 2015.

La quatrième Charte, bientôt en phase de préparation, sera finalisée fin 2015 pour la période de 2016 à 2020. La Direction de l'aéroport s'est d'ores et déjà engagée à associer l'UFNASE à l'élaboration de cette nouvelle charte. Comme pour les chartes précédentes, l'UFNASE s'attache activement à y apporter sa contribution dans le sens de son action de défense de l'environnement et des riverains. **Vos suggestions seront prises en compte...**

L'UFNASE veille attentivement à ce que les différentes étapes de réalisation des objectifs prévus dans la charte soient respectées, notamment en matière de nuisances sonores et de la qualité de l'air.

La première charte comportait cinq chapitres :

- **Bruit / qualité de l'air / gestion : des déchets / des ressources en eau / des ressources en énergie**

Se sont ajoutés pour la période 2006/2010 :

- **protection des milieux naturels / protection des sols et sous-sols / promotion des énergies renouvelables**

Et conformément à la certification ISO 14001 se rajoute pour la période 2011/2015 :

- **prise en considération des préoccupations sociales et économiques de l'exploitation de l'aéroport.**

Il apparaît que les problèmes abordés dans ces chartes successives soient de plus en plus pointus et coûteux, ce qui explique certainement que les résolutions prises dans la charte ne sont plus systématiquement des « engagements » mais assez souvent, des « souhaits ». L'ambition des Chartes d'aller toujours de l'avant est pourtant louable.

N'oublions pas pour autant de préserver les acquis de base comme le « **Protocole d'accord sur les vols de nuit** » de 1998 pour ne pas voir grignotées nos plages de sommeil ; le maintien de la **piste à 2400 m** pour permettre le trafic nécessaire à la région mais pour éviter les nuisances d'avions gros porteur ; la limitation **des investissements publics** pour un aéroport déjà très largement subventionné en raison de la vocation européenne de Strasbourg.